LA REVUE DU GRAND PARIS

N°03

JUIN 2012

INTERSECTION// Jean-Paul Bailly
PERSPECTIVES// Générations grand Paris, Françoise Héritier, Dominique Thierry, Sylvie Faucheux, Aline Scouarnec, Bruno Bobkiewicz,
TERRITOIRES// Béatrice Deshayes, Christian Lefèvre, Paul Le Guen
CITIES//Londres ou Barcelone

CONTRIBUTIONS

JEAN-PAUL BAILLY,
P-DG DU GROUPE LA POSTE.

FRANÇOISE HÉRITIER,
ANTHROPOLOGUE ET ETHNOLOGUE, PROFESSEUR HONORAIRE AU COLLÈGE DE FRANCE.

DOMINIQUE THIERRY,
SOCIOLOGUE, VICE-PRÉSIDENT DE FRANCE BÉNÉVOLAT.

SYLVIE FAUCHEUX,
PRÉSIDENTE DU PÔLE DE RECHERCHE ET D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR (PRES) PARIS-GRAND OUEST.

PHILIPPE AUGIER,
MAIRE DE DEAUVILLE, PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES CŒUR CÔTE FLEURIE

GÉRARD-FRANÇOIS DUMONT,
DÉMOGRAPHE, PROFESSEUR À L'UNIVERSITÉ PARIS IV.

ALINE SCOUARNEC,
PROFESSEUR DES UNIVERSITÉS, RÉDACTEUR EN CHEF DE LA REVUE MANAGEMENT ET AVENIR.

BRUNO BOBKIEWICZ,
PROVISEUR DU LYCÉE LE CORBUSIER D'AUBERVILLIERS.

ALIX CARIOU, YOU-MI KIM, ÉLEONOR LOPEZ-JOLLIVET ET **JEAN TEILLER,**
ÉTUDIANTS À L'UNIVERSITÉ PARIS I PANTHÉON-SORBONNE.

BÉATRICE DESHAYES,
DIRECTEUR FISCAL DE VEOLIA ENVIRONNEMENT.

DOMINIQUE BRAYE,
PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATIONS DE MANTES-EN-YVELINES (CAMY), PRÉSIDENT DE L'AGENCE NATIONALE DE L'HABITAT (ANAH).

CHRISTIAN LEFÈVRE,
DIRECTEUR DE L'INSTITUT FRANÇAIS DE L'URBANISME, PROFESSEUR À L'UNIVERSITÉ PARIS-EST.

SOPHIE RÉMY,
PRÉSIDENTE DE LA JEUNE CHAMBRE DE COMMERCE DE PARIS.

JOHN GUMMER, BARON DEBEN,
ANCIEN MINISTRE BRITANNIQUE DE L'AGRICULTURE (GVT DE MME THATCHER) ET DE L'ENVIRONNEMENT (GVT DE MR MAJOR).

MARC-ANTOINE JAMET,
MAIRE DE VAL-DE-REUIL, VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE HAUTE-NORMANDIE.

Auteur de l'illustration, en couverture, Delphine Lebourgeois a voulu créer «*un univers de rêve, frais et clair sans éléments concrets, dans la mesure où ne sait pas encore de quoi ce nouveau Grand Paris sera fait. J'ai souhaité illustrer les thèmes "environnement", "génération" et " proximité virtuelle"... mais aussi l'univers des services urbains (transports, eau, énergie, propreté) et leur avenir (éoliennes, téléphérique, numérique...). L'ensemble représente la métropole d'aujourd'hui, à travers le traitement onirique du manque de place (sur la partie gauche), et son futur, représenté par le petit homme (en bas) tirant cette grosse main vers lui*».

LA REVUE DU GRAND PARIS. *Magazine trimestriel gratuit. Édité par la Mission Métropole du Grand Paris/Veolia Environnement S. A., immatriculée au RCS de Paris sous le numéro 403 210 032, 36/38 avenue Kléber, 75016 Paris, Tél. : 01 71 75 00 00 contact@larevuedugrandparis.com /***Directeur de la publication** *– Lionelle Maschino /***Directeur éditorial & rédacteur en chef** *– Michel Parmentier Matière Première /***Comité éditorial** *– Lionelle Maschino, Jacques Glowinski, Olivier Pascal, Fabien Garnier, Michel Parmentier, Géraldine Fort /***Conception & réalisation graphique** *– JBA Antoine Massari – 2 rue des Francs-Bourgeois 75003 Paris – ph.bissieres@jba.fr /***Ont collaboré à ce numéro** *– Pauline Feuillâtre, Françoise Bourgoin, Laurence Balan – **Photographies** – Olivier Roller, Sindbad Bonfanti, Patrick Laforet. Tous droits réservés Veolia Environnement & auteurs /***Illustration** *couverture & page 8 Delphine Lebourgeois/Illustrissimo /***Impression** *– DEJALINK (Imprim'Vert). ZA de la Cerisaie, 19–27 rue des Huleux, 93240 Stains, tél.: 0 175 620 475, info@dejalink.fr – Pour le papier: Satimat green 60 % de fibres recyclées et 40 % de fibres vierges certifiées Forest Stewardship Council FSC, issu de sources responsables. Encres à base d'huile végétale. Le vernis acrylique est à 90 % à base d'eau. Dépôt légal : 3e trimestre 2012.*

FSC www.fsc.org
MIXTE
Papier issu de sources responsables
FSC® C010961

RETOUR VERS LE FUTUR

PAR LIONELLE MASCHINO,
DIRECTEUR DE LA MISSION
MÉTROPOLE DU GRAND PARIS
DE VEOLIA ENVIRONNEMENT

Beaucoup de ceux qui pensent aujourd'hui le futur de l'agglomération parisienne ne verront jamais le fruit de leur travail. A contrario, les jeunes « Grands Parisiens » ont une très faible idée de ce que sera, demain, leur cadre de vie.

Pourtant, les enjeux sont cruciaux. D'une part, la gestion des populations – notamment celle des populations spécifiques : petite enfance, personnes handicapées, personnes âgées, étudiants, *key workers*… – comme les infrastructures à mettre en place posent la question des migrations intrarégionales, de la densification plutôt que de l'étalement urbain. D'autre part, les flux migratoires internationaux, inhérents aux villes mondes, sont conditionnés par l'attractivité de ces métropoles et par leur capacité à s'inscrire dans la compétition mondiale, à innover, alors que le numérique et l'économie de la connaissance s'imposent comme des vecteurs de croissance. Sans oublier les besoins que ces grands centres urbains induisent en matière de formation, d'éducation, de recherche, d'emploi, de logistique, de transport, de logement, de services, d'environnement, etc. Lorsqu'on parle de « générations du Grand Paris », c'est en définitive de mixité fonctionnelle et sociale qu'il est question, du rapport entre les jeunes et les personnes âgées, des parents et de leurs enfants, des maîtres et de leurs élèves, des chefs d'entreprises et de leurs salariés.

Comment, en effet, éviter un développement métropolitain à deux vitesses, avec d'un côté les actions les plus spectaculaires, de l'autre celles conduites auprès des laissés-pour-compte ? En évoquant les attentes des populations quant à l'avenir, c'est aux conséquences sur les modes de vie urbains dans le futur Grand Paris que nous nous intéressons. ◆

SOMMAIRE

02/**INTERSECTION**/NOUS DEVONS RÉINVENTER LA NOTION DE PROXIMITÉ/ JEAN-PAUL BAILLY/**06**/**UN ŒIL SUR…** SOPHIE RÉMY/ **08**/**PERSPECTIVES**/ **GÉNÉRATIONS GRAND PARIS**/FRANÇOISE HÉRITIER, DOMINIQUE THIERRY, SYLVIE FAUCHEUX, GÉRARD-FRANÇOIS DUMONT, ALINE SCOUARNEC, BRUNO BOBKIEWICZ, ALIX CARIOU, YOU-MI KIM, ELEONOR LOPEZ-JOLLIVET, JEAN TEILLER, PHILIPPE AUGIER/ **23**/**TERRITOIRES**/**FISCALITÉ**/BÉATRICE DESHAYES/ **AXE SEINE**/DOMINIQUE BRAYE/**VAL-DE-REUIL**/MARC-ANTOINE JAMET/**MODE D'EMPLOI**/CHRISTIAN LEFÈVRE/**30**/**CITIES**/**LONDRES**/LORD DEBEN/

« NOUS DEVONS RÉINVENTER LA NOTION DE PROXIMITÉ »

ENTRETIEN AVEC
JEAN-PAUL BAILLY,
P-DG DU GROUPE LA POSTE.
PHOTOS// OLIVIER ROLLER

SI LES PROBLÉMATIQUES URBAINES INTÉRESSENT NATURELLEMENT LE PDG DE LA POSTE, CELLES DU GRAND PARIS SE SONT IMPOSÉES À LUI. À DOUBLE TITRE. JEAN-PAUL BAILLY A FAIT UNE GRANDE PARTIE DE SA CARRIÈRE À LA RATP POUR EN DEVENIR LE PRÉSIDENT EN 1994. À LA TÊTE DE LA POSTE DEPUIS 2002, IL AMBITIONNE DE FAIRE DE SON GROUPE LE LEADER EUROPÉEN DES SERVICES URBAINS DE PROXIMITÉ.

Dans un contexte de mondialisation, la compétition pour être attractives s'intensifie entre les grandes métropoles urbaines. La région parisienne n'échappe pas à la nécessité de remédier à ses difficultés de fonctionnement tout en se projetant dans une dynamique de développement qui la maintiendra au rang des grandes capitales européennes et mondiales génératrices d'innovation et créatrices de richesse.
La dynamique du Grand Paris, fortement à l'œuvre depuis cinq ans, fédère de nombreuses réflexions, des projets à toutes les échelles territoriales, et des initiatives d'acteurs très différents. Dans ce foisonnement, le projet de réseau de transport public du Grand Paris Express est un puissant catalyseur de ce qui redessinera progressivement de nouvelles pratiques urbaines et un nouveau mode de vie en ville. Autant d'enjeux à comprendre pour le groupe La Poste.

LA REVUE DU GRAND PARIS// Les métiers du groupe La Poste évoluent très vite. Pouvez-vous nous donner un aperçu des enjeux qui sont les vôtres ?

JEAN-PAUL BAILLY// Effectivement, nous sommes un groupe multimétier, et chacun de nos métiers traditionnels a pour défi de s'adapter aux fortes évolutions de notre environnement.
D'une part, la baisse tendancielle des volumes de courrier est la conséquence logique de l'émergence de la société numérique. Le groupe La Poste l'a anticipée depuis plusieurs années en capitalisant sur son modèle de grand groupe de services multimétier. Notre plan stratégique Ambition 2015 vise à faire du groupe La Poste un leader européen des services de proximité, en recherchant en permanence l'équilibre entre les parties prenantes : les clients, les territoires, les postiers et les actionnaires. De même, le développement responsable est au cœur de notre stratégie.
Dans une logique d'innovation très forte, au sein du Courrier, nous nous appuyons sur le développement du numérique pour affirmer une position de tiers de confiance et d'entreprise leader dans toute la chaîne de valeur de la dématérialisation/rematérialisation. Confirmant notre fort positionnement d'entreprise responsable, nous sommes parmi les premiers à nous lancer dans la structuration de « l'économie responsable ».
De même, Le Colis a pour enjeu d'être un opérateur performant de la progression massive du e-commerce.
La Banque Postale poursuit le développement de sa gamme, avec le lancement récent d'offres de financement aux collectivités locales.
Enfin, l'Enseigne, notre réseau de distribution au service du déploiement de ces différentes prestations, met en place des offres spécifiques, comme la téléphonie mobile.
Les valeurs traditionnelles de La Poste restent la base de notre modèle d'entreprise, et se rejoignent autour d'une seule raison d'être : simplifier la vie, tant des particuliers que des entreprises. Ces valeurs doivent nous permettre, en tant qu'entreprise responsable, de concilier la dimension humaine et l'innovation numérique. Nous sommes et nous entendons rester une entreprise symbolique aux yeux des Français, par sa présence, par sa diversité, mais aussi et surtout par la confiance que l'on nous témoigne. Je suis convaincu que la confiance, sans cesse renouvelée et enrichie, est un levier qui garantit à tous un service public contemporain et qui renforce pour chacun la confiance dans l'avenir.

LA NOTION DE TRAJET DEVIENDRA UNE RÉFÉRENCE AU MÊME TITRE QUE LE LIEU DE VIE.

RGP// Quelle est votre vision du Grand Paris ?

JPB// L'ambition que porte le Grand Paris répond à la nécessité incontournable pour la région capitale de se revitaliser, de se régénérer en se projetant dans les défis qui sont ceux d'une métropole du XXIe siècle.
Qu'il s'agisse des défis liés à la vie quotidienne de ses habitants, en matière de transport ou de logement notamment, ou des défis liés à l'attractivité du territoire et à la création de richesse, avec des conséquences cruciales en termes d'emploi, la métropole doit y répondre dans une perspective d'innovation et de « ville durable ».
Je porte, bien sûr, une attention particulière à l'un des projets phares dans cette dynamique du Grand Paris : celui du Grand Paris Express. Même si un réseau de transport ne résume pas toutes les solutions à apporter aux défis évoqués ci-dessus, ce projet, au demeurant exceptionnel par son ampleur, a vocation à améliorer considérablement les conditions de vie dans la métropole tout en permettant de jeter les bases d'un nouveau mode de vie en ville.
Le Grand Paris est donc naturellement un territoire d'avenir et d'innovation majeur pour le groupe La Poste.

RGP// Quelles opportunités le Grand Paris Express peut-il offrir à votre groupe ?

JPB// Je pense qu'un groupe de services comme le nôtre – au cœur des échanges et d'activités industrielles et logistiques, avec ses 57 000 collaborateurs en Île-de-France – est un acteur économique structurant. Il doit prêter une attention particulière à un tel projet, dans une région qui représente près du tiers de la richesse nationale.
Parmi les opportunités, je peux déjà en identifier trois : la rationalisation des flux de marchandises, avec ses impacts en matière de logistique urbaine et de logistique urbaine de proximité. C'est très important pour nos activités. La mobilité, pour ne pas dire l'écomobilité, →

CE GRAND PROJET MÉTROPOLITAIN STIMULE NOTRE RÉFLEXION SUR LES NOUVEAUX USAGES EN MATIÈRE DE SERVICES.

des 57 000 collaborateurs de La Poste en Île-de-France est essentielle. Enfin, les 72 futures gares du GPE, dont 57 nouvelles, seront des lieux de concentration de services, des lieux de vie.
Ces opportunités seront à appréhender dans un esprit d'innovation, notamment en accompagnant les nouveaux usages liés au développement du numérique. La ville de demain ne se construira pas sans intégrer très fortement cette dimension.

RGP// Envisagez-vous une présence de La Poste dans ces nouvelles gares ?

JPB// Notre intention sur ce sujet s'inscrit pleinement dans notre ambition de devenir un leader européen des services de proximité.
Je pense que nous devons réinventer cette notion de proximité en cherchant à accompagner nos clients au-delà de leurs lieux de vie ou d'activité. Le rapport au temps des voyageurs d'aujourd'hui et plus encore des voyageurs de demain modifie le rapport à la consommation et aux services. Je suis convaincu que, dans les futurs modes de vie urbains, la notion de trajet deviendra une référence au même titre que le lieu de vie. À nous d'anticiper ces nouveaux usages.
Donc, oui, La Poste réfléchit, en lien avec les partenaires appropriés, à la façon de s'adapter aux nouvelles mobilités en proposant de nouvelles proximités.

RGP// Plus précisément ?

JPB// Notre présence dans les gares pourra s'appuyer sur nos savoir-faire en matière de services. Ce peut être ceux que nous maîtrisons d'ores et déjà, ce peut être des offres nouvelles. Nos axes d'exploration rejoignent ceux déjà bien connus des acteurs du Grand Paris, comme les plates-formes de services aux particuliers (conciergeries, espaces multiservice) ou aux entreprises (centres de services, centres de télétravail).
Dans cette perspective, nous testons, à travers différentes expérimentations, des formes nouvelles de logistique légère de proximité, en nous appuyant sur notre expertise en matière de réseau d'information et de dématérialisation.

RGP// La logistique urbaine va donc devenir un enjeu fort pour La Poste ?

JPB// La logistique est au cœur des activités du groupe La Poste, qui dispose d'une expertise historique et naturelle pour faire entrer les flux de marchandises dans les villes et les en faire sortir. Cette expertise se double d'un engagement concret à limiter l'impact environnemental de son exploitation.
J'insisterai sur quelques points qui me tiennent à cœur et qui démontrent comment La Poste est déjà dans l'anticipation, voire l'invention d'une logistique urbaine responsable.
J'ai personnellement porté, au niveau national, la création des conditions nécessaires à la viabilisation d'une filière de production de véhicules électriques. Ceux-ci sont en cours de déploiement, en particulier au Courrier. En Île-de-France, cela n'est pas nouveau : nous avons déjà mis en circulation plus de 1 500 véhicules de toutes sortes (trolleys, scooters, vélos à assistance électrique). À travers cette initiative, associée à une compensation carbone intégrale de nos activités Courrier, nous nous dotons des moyens d'assurer une logistique urbaine de proximité totalement vertueuse. L'activité Colis/Express répond, bien sûr, à la même préoccupation : la plate-forme Chronopost installée sous la place de la Concorde et qui assure une diffusion des colis à vélo en est un bon exemple.
Nous sommes probablement l'un des premiers groupes à ambitionner de structurer un modèle économique pour des activités totalement responsables.
Avec l'offre Valora, La Poste propose la récupération des papiers des petites et moyennes entreprises et leur traitement en vue de leur recyclage, par le biais de structures d'insertion. C'est une première étape pour se positionner en qualité d'acteur référent d'une « économie responsable » durable parce que rentable.
Ces préoccupations environnementales, essentielles dans le cadre de la métropole de demain, nécessiteront des acteurs capables de les intégrer et de les développer durablement.

RGP// Le projet du Grand Paris sera donc au cœur du développement de La Poste dans les prochaines années. Comment le faire partager au sein de l'entreprise ?

JPB// Ce grand projet métropolitain, comme, au demeurant, d'autres grands projets urbains de province, stimule notre réflexion sur les nouveaux usages en matière de services. Cela concerne nos activités Courrier et Colis mais aussi l'Enseigne et La Banque Postale, et donc l'ensemble de l'entreprise.
Il y a six mois, j'ai pris la décision de créer un comité Grand Paris dans lequel chacun de nos métiers est représenté, avec l'objectif de favoriser toutes les synergies utiles. J'en attends des avancées en termes de sensibilisation du management national et régional de La Poste aux enjeux du Grand Paris, et des propositions concrètes d'intervention et d'action. Ces enjeux participent de notre projet de développement. Les postières et les postiers y trouveront matière à de vraies perspectives d'évolution professionnelle. De même, cela créera de nouvelles opportunités pour intégrer de jeunes Franciliens.

JEAN-PAUL BAILLY
Polytechnicien, il entre à la RATP en 1970 pour en devenir le directeur général adjoint auprès de Christian Blanc, puis président en 1994. À la tête des transports parisiens, il initie la mise en place du dispositif d'« alarme sociale » et la modernisation technologique de la Régie, notamment avec la ligne 14 du métro. PDG de La Poste depuis 2002, il accompagne la profonde mutation du groupe et crée la Banque Postale en 2006.

Dans cette optique, le groupe La Poste peut devenir, c'est ce que je souhaite, une des entreprises les plus attractives pour l'avenir.

RGP// Et en tant qu'acteur économique structurant au niveau régional, comment voyez-vous votre rôle dans le futur Grand Paris ?

JPB// La gouvernance métropolitaine se structure progressivement, et le syndicat Paris Métropole joue un rôle important de fédérateur auprès des collectivités franciliennes, tout en rassemblant, dans un comité des partenaires, de nombreux acteurs de la vie économique, universitaire ou sociale. Ce syndicat organise actuellement en son sein une réflexion sur la gouvernance métropolitaine en vue de formuler des propositions précises au gouvernement. C'est une démarche tout à fait intéressante.
Je crois qu'il est important, dans ce cadre, d'entendre la voix singulière des grands acteurs économiques. Ils ont vocation à être des partenaires durables de dynamiques territoriales aussi fortes, et ce sous plusieurs formes : en matière de création de valeur et d'innovation au service des Franciliens bien sûr, mais aussi par leur action en tant qu'employeurs et entreprises responsables. Ainsi peuvent-ils contribuer au déploiement des politiques publiques qui seront mises en œuvre en matière d'emploi, d'aménagement territorial et urbain, mais aussi de transport, de logement, de diversité, et accentuer, de ce fait, les impacts vertueux d'actions collectives.
La Poste prendra toute sa part, aux côtés des partenaires institutionnels et des autres acteurs économiques, dans les perspectives qui pourront être ouvertes dans ce sens. ◆

À SUIVRE...

COLLOQUE PARIS ENTRE EN SEINE

Après Le Havre et Rouen, ce sera au tour de Paris d'accueillir le colloque « Axe Seine » le 22 novembre 2012, à l'Hôtel de Ville de Paris. Trois problématiques y seront évoquées : Construire un système portuaire et logistique intégré/Réindustrialiser la vallée de la Seine/Développer un espace à haut niveau d'attractivité, dans le but de faire de l'axe Seine un territoire de l'innovation et de la relance économique française dans la dynamique du Grand Paris. S'appuyant sur les travaux et nombreuses initiatives qui ont vu le jour depuis le lancement de ce projet, les organisateurs ont souhaité associer plus largement d'autres collectivités locales et les acteurs économiques, et notamment les CCI de ce territoire dans l'intention de faire émerger des visions communes et de soumettre au débat lors du colloque des propositions concrètes partagées.
| *www.axeseine-colloquedeparis.fr* |

MIEUX VIVRE À SACLAY

Positionner Paris-Saclay en s'inspirant des *« best practices »* développées dans les grands pôles d'innovation et de R&D mondiaux. Tel est l'objectif du groupe d'experts – réuni par Paris-Île-de-France Capitale Économique autour d'Augustin de Romanet, ancien DG de la Caisse des Dépôts – qui proposera des mesures concrètes pour améliorer la desserte, le cadre de vie et l'attractivité de ce territoire. Établies à partir des attentes des acteurs de Paris-Saclay (pouvoirs publics, grands groupes, écoles et universités, investisseurs et laboratoires) et d'un benchmark international soutenu par Deloitte, ces mesures seront présentées en octobre lors du VII[e] Forum sur l'Innovation de Paris Île-de-France Capitale Économique.
| *www.greater-paris-investment-agency.com* |

PATRICK LA FORET

CRASH TEST

Il y a comme un acharnement à maintenir cet endroit en vie avec ces arbres bien fragiles, sur cette pelouse fatiguée, occupant fièrement la place comme des gladiateurs sans destin. Un défi humain dans cette arène dévouée à la technologie. C'est un non lieu qui prend vie. | *Patrick Laforet est photographe. Grand Parisien, il porte son regard sur ces espaces « entre deux » sans destination particulière qui font partie de notre univers urbain.* |

LES INDÉGIVRABLES

En nous projetant résolument vers l'avenir...
nous bâtissons pour toi tes futurs : école, ...
collège, lycée, université...
Et ta future maison de retraite ?

Xavier Gorce

SGP LES MO EN 1ERE LIGNE

La Société du Grand Paris va lancer sur la totalité du réseau 7 consultations de maîtrise d'œuvre unique architecture/infrastructure. L'AMO participe dès juillet 2012 à l'établissement des cahiers des charges des 1eres consultations de maîtres d'œuvre. Trois sections de réseau sont pour l'instant concernées : Noisy-Champs – Villejuif-Louis Aragon (gare de Villejuif-Louis Aragon non comprise) / Villejuif-Louis Aragon – Pont de Sèvres / Le Bourget – Noisy-Champs (gare de Noisy-Champs non comprise). | *www.societedugrandparis.fr* |

WWW.LAVILLEDEDEMAIN.COM

Parce que l'aménagement urbain est un enjeu majeur des politiques publiques locales, Veolia Environnement* lance le site Internet www.lavilledemain.com, destiné à regrouper et promouvoir les solutions d'avenir pour nos villes. | **Site conçu et réalisé par les équipes de la Recherche et Innovation, la Direction de l'Aménagement et des Nouveaux Services Urbains de Veolia Environnement.* |

BOUYGUES CONSTRUCTION DÉJÀ EN 2020

La Mission Bouygues Construction Grand Paris a réalisé, avec l'appui créatif de la chaire d'économie urbaine de l'ESSEC, *La Gazette de la Place de la Gare,* une revue sur les modes de vie urbains dont le premier numéro est daté de… mars 2020 ! Soucieux d'anticiper et de co-construire les réponses adaptées au développement des territoires, le groupe propose le concept de la place de la gare : une manière de vivre le Grand Paris et de développer les quartiers de gare. | *s.chapus@bouygues-construction.com* |

LE CHIFFRE 18

CONTRATS DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ONT ÉTÉ INITIÉS DEPUIS LEUR MISE EN PLACE. 11 D'ENTRE EUX FONT L'OBJET DE CONTRATS CADRES

DROIT DE QUESTIONS
LA JEUNE CHAMBRE ÉCONOMIQUE ENTRE INNOVATION ET MOBILITÉ

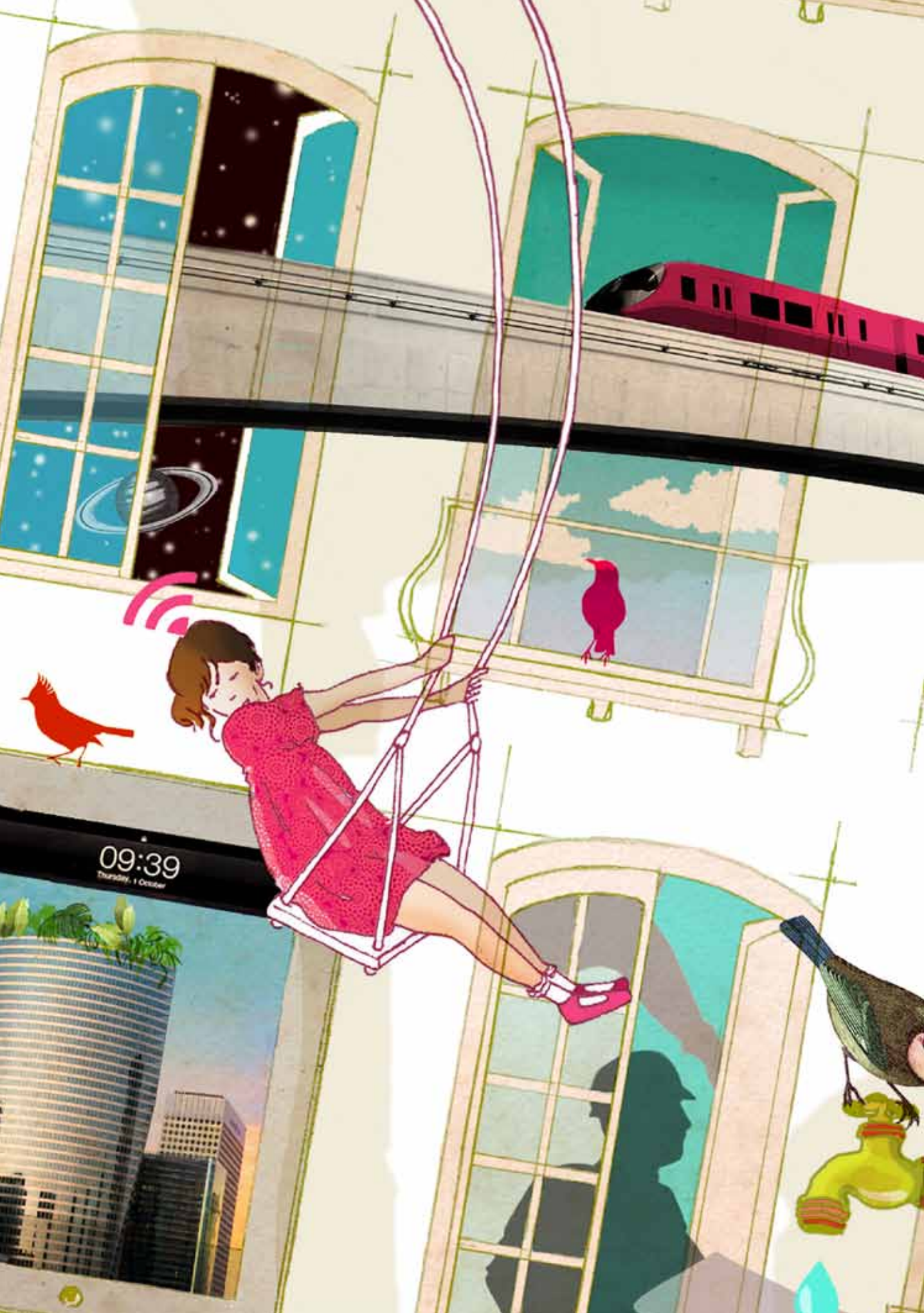
En quoi le Grand Paris vous intéresse-t-il ?
SOPHIE RÉMY, présidente de la Jeune Chambre Économique de Paris// Ceux qui sont investis aujourd'hui sur le Grand Paris n'en connaîtront jamais l'achèvement, y compris moi. À 27 ans, je ne sais pas si je serai en Île-de-France et, d'ailleurs, à la Jeune Chambre Économique, la génération des 18/40 ans est aussi touchée par un fort *« turnover »* dans ses effectifs. Néanmoins, nous privilégions notre territoire afin de le connaître, de l'investir, de voir comment nous pouvons contribuer à le faire évoluer.

Dans quel domaine en particulier ?
SR// Toutes les actions que nous menons ont un caractère innovant. Nous sommes un mouvement de formation de la jeunesse et visons donc à apprendre par l'action et la prise de responsabilité, tout en apportant des changements positifs. Nous organisons également chaque année le Concours Européen de l'Entreprise Innovante de Paris (C2Ei)*, qui valorise des projets d'entreprises et entreprises de notre territoire.

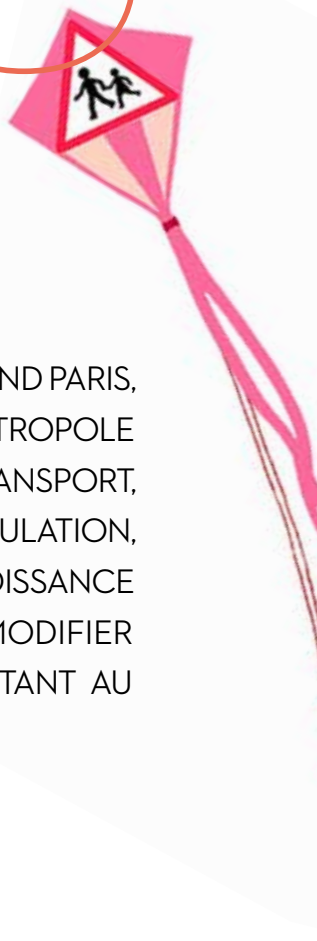
© SINOBAD BONFANTI

Promotionnez-vous des projets siglés Grand Paris ?
SR// La question du Grand Paris, pour nous, se pose plus en termes citoyen qu'en termes de projet d'entreprise. C'est pour cela que nous réfléchissons sur la gouvernance, l'attractivité des villes, les répercussions économiques avec un modèle de citoyenneté efficace et participatif. Nos réflexions sur ce sujet sont plutôt globales. Les jeunes générations abordent surtout la mobilité professionnelle, notamment comment en finir avec des trajets de trois heures pour aller travailler.

| ** Le C2Ei de Paris s'est tenu le 19 juin 2012 à la Bourse de Commerce de Paris. Pour connaître les noms des lauréats de cette année : http://c2ei.jce-paris.org* |


09:39

GÉNÉRATIONS GRAND PARIS



PARMI LES THÈMES QUI FIGURENT AU DÉBAT SUR L'AVENIR DU GRAND PARIS, LA QUESTION DES GÉNÉRATIONS QUI VONT FAÇONNER LA MÉTROPOLE – OU QUI L'ONT DÉJÀ FAIT! – CONDITIONNE CELLES DU TRANSPORT, DU LOGEMENT OU DE L'EMPLOI. LE VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION, L'ÉVOLUTION DES CRITÈRES SOCIO-ÉCONOMIQUES, LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE, LE NUMÉRIQUE, ENTRE AUTRES, VONT MODIFIER CONSIDÉRABLEMENT NOS MODES DE VIE ET METTRE L'HABITANT AU CŒUR DES PRÉOCCUPATIONS URBAINES.

↑ Pour Françoise Héritier, successeur de Claude Lévi-Strauss au Collège de France, le gigantisme urbain a fait disparaître de grandes civilisations.

« LA NOTION DE BIEN COMMUN FORGE UNE COLLECTIVITÉ »

Penser l'avenir d'une grande métropole ne devrait pas être l'apanage des seuls urbanistes et architectes. Françoise Héritier fait valoir une vision anthropologique de la ville, où les rapports homme-femme, les changements des modes de vie sexuelle, conjugale, familiale, les liens entre communautés, les difficultés de la jeunesse, des personnes âgées ou handicapées, devraient déterminer une logique de développement urbain fondée sur l'utilité sociale et le bien commun.

FRANÇOISE HÉRITIER, PROFESSEUR HONORAIRE AU COLLÈGE DE FRANCE

RGP// Est-il possible d'avoir une vision anthropologique du Grand Paris ?

FRANÇOISE HÉRITIER// Les ethnologues travaillent sur ce qui existe. Les anthropologues font un travail de réflexion supplémentaire pour essayer de découvrir des lois d'organisation. Ces lois peuvent ensuite servir à préfigurer. Mais l'anthropologie n'est pas prédictive, elle permet peut-être d'éviter des erreurs. On construit pour l'avenir. D'une certaine façon, on trace le destin des générations à venir sans leur demander leur avis. Il est nécessaire que les générations transmettent, mais il est aussi indispensable qu'elles innovent. J'espère que, dans le projet du Grand Paris, on a le souci de transmettre des canaux d'enregistrement de la société et en même temps celui d'innover en fonction de nos conceptions d'aujourd'hui.

RGP// Pensez-vous que ces sujets sont bien traités lorsqu'on parle du futur d'une métropole comme le Grand Paris ?

FH// L'idée du Grand Paris se limite, selon moi, à l'idée de transports facilités, à la question des moyens de jonction, et elle néglige la question de l'installation des modes de vie. Sur ce point, rien n'est posé. C'est de l'ordre de l'impensable ou de l'incurie. Je ne vois pas d'attendus philosophiques, on ne cherche pas à comprendre les motivations profondes des gens. Dans la même journée, on peut être à Paris, puis à Londres ou à New York. Cependant, nous avons tous un point de chute où nous nous sentons à l'aise. C'est pourquoi nous ne sommes pas des êtres « déterritorialisés », nous n'allons pas d'un « non-lieu » à un autre. L'appartenance à notre « pays » ou à notre village nous sécurise. Or cette idée manque dans la notion d'urbanisme. On a tous besoin de ces points de référence : ce n'est pas une question de culture européenne, cela relève de la nature de l'être humain.

Le deuxième point important à souligner, c'est que vous ne pouvez pas envisager des traits universels si vous ne postulez pas en même temps l'existence de la diversité. La diversité est le support même de l'universel. De la même manière, il ne peut pas y avoir de mon-

SINDBAD BON FANTI

dialisation sans qu'il y ait du local. Le local est le pendant obligé du global.

RGP// Vous croyez en l'émergence d'un « homo urbanus » devenu nomade par « urbanité » ?

FH// Dans les projets de lieux de passage qui deviennent des lieux de vie, on passe de la conception fondée sur la sédentarité à une conception fondée sur le nomadisme, où ce qui compte, ce ne sont pas les territoires mais les itinéraires. Le nomadisme qui a l'air de surgir à l'heure actuelle est un nomadisme qui établit des itinéraires très fréquentés, inscrits dans nos systèmes de représentation. Il faut tenir compte de l'augmentation de ce nomadisme, mais, tout de même, garder la sécurité du « chez soi », qui correspond au besoin d'autonomie et, en même temps, de rapport avec les autres. Il faut imaginer des lieux d'affinités, recréer l'idée de marché. Aller au marché, c'est autre chose que d'aller faire ses courses.
Dans cette transhumance organisée, nous avons besoin de points de fixation dont la symbolique est profonde. Si les MJC sont devenues trop marquées par la notion de culture – le mot « culture » étant chargé d'une connotation d'élitisme –, en revanche, « la maison pour tous », « la maison des rencontres », « la maison publique » sont de jolies formules. La notion de « maison » est juste parce qu'elle est synonyme de localisation. Les mots ont un sens important dans ces cas-là.

RGP// Avec une population désormais majoritairement urbaine, serions-nous à la charnière de deux mondes, en train d'assister à un changement de civilisation ?

FH// On connaît de grandes civilisations qui se sont effondrées en raison d'un surcroît de situations urbaines et de l'épuisement des ressources tout autour. De grands empires, comme celui des Mayas, ont disparu en quelques siècles, épuisés par le gigantisme de leurs grands centres rituels et royaux, qui ont ruiné la nature autour d'eux.
On ne peut pas imposer des manières de vivre ensemble. Ça ne sert à rien de regretter le temps des veillées dans les chaumières. Les modes de vie naissent de façon autonome, par expérience ou par frictions. Mais on peut influer sur le cadre de vie quand on s'efforce de prévoir quelles seraient les meilleures conditions pour que les gens découvrent eux-mêmes de nouveaux modes de sociabilité.

RGP// À quels modes de sociabilité pensez-vous ? Comment les traduire dans la ville, dans l'habitat ?

FH// À Bobigny, par exemple, il y a des femmes « relais ». Elles sont une passerelle d'intégration, des « facilitatrices » qui représentent l'idée du bien commun et font accéder les nouveaux venus aux rouages administratifs. Elles ont une utilité sociale. Cette utilité se retrouve aussi dans les tontines mises en place par certaines communautés pour financer des projets.
Autre exemple : la cohabitation des générations. Pourquoi, quand on crée de grands ensembles, ne pas imaginer de rendre possible cette cohabitation, en prévoyant, dans un appartement, une chambre pour les grands-parents ? Pour cela, les appartements devraient être plus grands – même si cela en diminuait le nombre –, avec des locaux collectifs affectés à l'immeuble (services à la personne, restauration collective, crèches…). C'est là une réflexion socio-économique complètement différente de celle qui a abouti à l'habitat actuel.

RGP// Une ville est-elle sexuée, dans le sens où elle est pensée pour et par l'homme et non pour et par la femme ?

FH// Une ville est pensée en fonction d'une population dominante, selon un modèle : sous nos latitudes, celui de l'homme blanc de 40 ans actif, pour rester schématique. Pourtant, l'aspect sexué n'apparaît pas forcément au grand jour. Avec la mixité, les grands lieux publics que sont les cafés sont devenus accessibles aux femmes, y compris aux femmes seules – même si cela est assez récent. La ville n'est pas sexuée, ce sont les mentalités qui le sont. Le caractère générationnel, en revanche, est évident. Quand on est âgé ou handicapé, on ne peut plus prendre le métro, et cela constitue une véritable limitation. La ville exclut une partie énorme de la population, alors qu'elle devrait être facile d'accès à tous.

RGP// Vous voulez dire que, sans logique d'intégration des handicapés, des jeunes, des seniors, des communautés, il ne peut y avoir de mixité ?

FH// C'est un problème pour lequel il n'y a pas de solutions simples, mais il y a une chose dont je suis convaincue, c'est que le communautarisme tel qu'on l'a laissé se développer est une mauvaise formule.
Si j'observe ce qui s'est passé en Afrique, au sein de communautés villageoises, je note que ces collectivités avaient une histoire, une cohérence, avec une hiérarchie établie en fonction de la date d'arrivée des groupes dans le village. Chacun de ces groupes avait son métier, sa particularité, mais aussi une fonction, voire un pouvoir, qui lui était attribué pour participer au « bien commun ». J'ai l'impression que c'est une idée qu'on a perdue. Or cette notion de bien commun auquel on participe de façon individualisée est ce qui forge une collectivité, c'est une nécessité pour l'intégration. ◆

« LES JEUNES SONT L'AVENIR DES VIEUX ! »

Face au vieillissement de la population, il faut d'urgence rétablir les solidarités intergénérationnelles. Pour le sociologue Dominique Thierry, vice-président de France Bénévolat, cela implique de remettre seniors et jeunes au cœur des politiques publiques, notamment territoriales.

DOMINIQUE THIERRY, VICE-PRÉSIDENT DE FRANCE BÉNÉVOLAT

SINDBAD BONFANTI

« *Le vieillissement n'est pas une catastrophe, c'est un enjeu avec un débat positif.* » Dominique Thierry sait de quoi il parle. Avant de consacrer sa deuxième vie au bénévolat, il a été expert sur des questions d'emploi. « *J'ai travaillé sur les dossiers des restructurations industrielles en France. Et si j'ai pu aborder récemment la question intergénérationnelle auprès des associations, c'est aussi en tenant compte de cette expérience. Ce qu'on appelle le bénévolat de proximité, direct, informel, qui existait dans le monde rural, est aujourd'hui devenu très compliqué à exercer dans un immeuble. Le monde associatif est le médiateur principal de la solidarité urbaine. C'est surtout l'entreprise qui a commencé à induire les ruptures générationnelles les plus fortes.* »

DES SENIORS SOUVENT MIS À L'ÉCART DU TRAVAIL

Dominique Thierry identifie deux coupures majeures. D'abord, les pratiques d'entreprise : le système de préretraite a permis de compenser le retard pris par notre pays en matière de compétitivité. « *Du coup, les entreprises ont géré par les âges et n'ont pas géré les âges. L'âge est devenu une variable d'ajustement. Au point qu'il y a eu une revendication de la préretraite.* »
Ensuite, le jeunisme induit par les publicitaires. Il faut être beau, vigoureux, dynamique… « *Les jeunes sont devenus un problème, et les vieux, des consommateurs, lorsqu'ils ont les moyens, ou des coûts, lorsqu'ils sont pauvres.* »
Reste à savoir à quel âge on est vieux. « *Dans l'entreprise, on est toujours vieux cinq ans avant l'âge réel de départ, et l'âge de départ n'a rien à voir avec l'âge de la retraite,* explique l'ancien professeur à Sciences Po. *Pour maintenir au travail les gens qui vieillissent, il faut revoir fondamentalement les conditions de travail d'une part et les politiques de formation d'autre part. Or, les premières se sont dégradées et les secondes se concentrent sur les moins de 40 ans, ce qui est fou au regard d'une population qui vieillit et qui devra travailler plus longtemps. Ensuite, il n'y a plus d'appétence pour la formation. À force d'être mis de côté, les seniors se disent eux-mêmes qu'ils ne sont plus formables.* » Cette réalité déteint sur la question de la transmission des savoirs et sur toutes les représentations : l'ancien n'a rien à transmettre car on lui dit qu'il ne sait plus, ou que ce qu'il sait n'a plus d'intérêt.

LES ASSOCIATIONS, BRAS SÉCULIER DES POLITIQUES PUBLIQUES

Cette forme de représentation d'exclusion par les âges trouve un écho dans les politiques publiques : « *Les premières approches dites générationnelles ont porté sur l'insertion des jeunes, le plus souvent par le biais des associations, qui sont devenues le bras séculier des politiques publiques, assurant une sous-traitance de droit ou de fait,* explique Dominique Thierry. *Ces politiques centrées sur les jeunes ont fait qu'ils sont devenus un problème. Les vieux aussi, avec le durcissement des conditions de départ à la retraite : comme les entreprises n'emploient pas de seniors, ou peu, nous allons vers des*

populations de vieux pauvres, qui seront demandeurs d'emploi mais qui n'auront aucune chance d'en trouver, et qui ne seront pas encore raccordés au système de retraite. »

D'où l'urgence, selon lui, de redéfinir le positionnement des seniors dans la société, actifs comme inactifs. Il faut tenir compte des actifs économiques, qui apportent de la valeur ajoutée monétaire, mais aussi des « actifs sociaux », qui apportent une valeur ajoutée humaine et du capital social. « *Il faut recréer des liens ensemble pour devenir des actifs sociaux. Les jeunes et les seniors ne sont plus alors considérés comme des usagers, mais comme des acteurs à part entière, dont la société a un besoin impératif* », précise-t-il.

PASSER DU « FAIRE POUR » AU « FAIRE ENSEMBLE »

Pour cela, Dominique Thierry distingue deux acteurs majeurs : les associations et les collectivités territoriales. « *Les associations font des choses superbes, mais elles se définissent rarement comme faisant de l'intergénérationnel et elles travaillent de façon trop dispersée. C'est pourquoi nous voulons les convaincre de passer du "faire pour" au "faire ensemble". C'est une bascule complète des représentations. Tout peut être repensé, y compris dans les maisons de retraite : quand des résidents se mettent à faire de l'aide aux devoirs, ils reprennent une utilité.* »

L'autre acteur, les collectivités territoriales, sont les plus sensibles. « *Les maires ont sur les bras l'éclatement social : les jeunes au chômage et en déshérence, les vieux dans l'isolement !* » L'objectif, c'est de recréer du vivre ensemble, notamment en favorisant les liens intergénérationnels, ou mieux, transgénérationnels, qui eux-mêmes stimulent les liens interculturels.

L'urbanisme est d'ailleurs pour Dominique Thierry un domaine dans lequel il faut concevoir une problématique intergénérationnelle. « *Mais en règle générale, l'investissement lourd est fait sur les infrastructures. Après, les moyens pour l'animation des quartiers (le soft) restent insuffisants.* »

Pendant très longtemps, l'intérêt général en France ne relevait que de l'État, et, comparé à d'autres pays européens, le vieillissement de la population a insuffisamment été pris en compte, ou alors mal. « *Le paradoxe subsiste, il faut prendre conscience de la question, mais ne pas en rester là,* ajoute Dominique Thierry. *Quand la solidarité intergénérationnelle existe, elle se focalise sur les vieux, au mieux en termes compassionnels. Notre volonté est de remettre les jeunes dans le circuit.* »

C'est en tout cas ce que va s'employer à faire France Bénévolat à travers son programme d'action « *Solidâges 21* » ® – comme solidarités entre les âges pour le XXIe siècle. ◆

SINDBAD BONFANTI

DOMINIQUE THIERRY

Ingénieur ENSC Caen, diplômé de Sciences Po Paris et docteur en sociologie, il a exercé des responsabilités opérationnelles et fonctionnelles à Rhône-Poulenc. Auteur d'une quinzaine d'ouvrages, il a enseigné pendant plus de vingt-cinq ans à l'Institut d'études politiques de Paris, avant de devenir vice-président de France Bénévolat.

« UN PROJET TERRITORIAL DURABLE, C'EST D'ABORD UNE VISION PARTAGÉE »

Spécialiste de l'environnement et du développement durable, l'économiste Sylvie Faucheux estime que la concertation devrait accompagner, voire précéder, les études techniques afin de favoriser le développement harmonieux des projets d'aménagement.

SYLVIE FAUCHEUX, PRÉSIDENTE DE L'UNIVERSITÉ DU GRAND OUEST PARISIEN

REVUE DU GRAND PARIS//Il semble que, pour vous, le développement durable s'appuie d'abord sur la concertation des partenaires, tant publics que privés ?

SYLVIE FAUCHEUX// Le développement durable ne consiste pas à aménager de force ou à décider des implantations. Ça n'a de sens que si on travaille en recueillant les usages, en associant les gens concernés. Autrement dit : il s'agit d'adopter une nouvelle vision des territoires. En France, on privilégie les études techniques et pas assez les études socio-économiques, qui doivent accompagner et même anticiper les projets.
De ce fait, nous travaillons beaucoup avec des acteurs du privé, notamment les industriels, et des chercheurs sur tout ce qui concerne l'éco-innovation. Nous avons mis en place une série de masters et plusieurs chaires industrielles. Nous travaillons sur un grand projet, labellisé ANR, pour mettre en place l'écogare du futur. Cette gare modèle, celle de Versailles-Chantiers, sera exemplaire du point de vue écologique, mais aussi par les multiples nouveaux usages qu'elle permettra.

RGP// Vous avez déjà élaboré des outils d'application ?

SF// Nous avons établi tout une série d'indicateurs, des modèles multicritère qui permettent de tenir compte des différents enjeux et des attentes de la population. Certains outils ont été appliqués sur des territoires plus ou moins importants. Je pense ainsi aux implantations de plates-formes logistiques pour les supermarchés Champion sur les bords de Seine, ou au réaménagement de zones industrielles, par exemple à Aulnay-sous-Bois, à Porcheville ou à Sarcelles, dans un esprit d'écologie industrielle. Ces projets ont nécessité beaucoup de concertations : les solutions apportées ou proposées ont été plutôt bien vues.

RGP// Les aspects générationnels figurent-ils dans vos critères ?

SF// Oui, ne serait-ce qu'à l'issue d'enquêtes sur les différentes tranches d'âge. Ces études prospectives– que les Anglo-Saxons appellent *foresight* – sont très largement appliquées, en matière de responsabilité sociétale des entreprises, par de grands groupes industriels, notamment lorsqu'ils veulent s'implanter dans de nouveaux endroits. La prospective concertative est mise en œuvre pour savoir comment recueillir l'adhésion de la population. Elle permet, par exemple, de déterminer s'il faut accompagner une implantation industrielle par un hôpital et des infrastructures sportives… Les méthodes existent et sont bien rodées.

RGP// En quoi consistent ces méthodes ?

SF// Elles permettent de faire ressortir une quinzaine d'indicateurs génériques et ensuite des indicateurs spécifiques en fonction des classifications qu'on va établir*. Mais il y a surtout la construction du projet en lui-même. En France, nous avons tendance à considérer que les études prospectives s'opposent à celles des spécialistes. Ailleurs, aux Pays-Bas, au Canada ou en Grande-Bretagne, on pratique depuis longtemps la prospective concertative : on réunit autour de la table les spécialistes de la question, mais aussi les acteurs concernés, pour établir un projet territorial durable, donc une vision partagée. Cela nécessite un travail aussi important et autant de moyens que les études proprement techniques. La clé de la réussite, c'est de pouvoir allier le « *top down* » au « *bottom up* », c'est-à-dire les visions descendante et ascendante, pour être sûr du projet qu'on espère définir.

RGP// Il faut donc intéresser tout le monde ? Les vieux, comme les jeunes ?

SF// Il se produit un enrichissement mutuel. Les gens finissent par converger sur un projet qui prend en compte les besoins de tous. Les études prospectives aboutissent souvent à des projets plus innovants que ceux qu'aurait imaginés l'aménageur tout seul.
Pour le Grand Paris, cette dimension socio-économique est aussi importante que la dimension technique. L'adhésion s'obtient à ce prix-là. Si on invite les anciens à débattre avec des jeunes, à co-construire un projet, on trouvera une solution. Ça se passe ainsi ailleurs…

SINDBAD BONFANTI

SYLVIE FAUCHEUX
Ancienne présidente de l'université de Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines, elle est aujourd'hui à la tête du nouveau PRES de l'université Paris-Grand Ouest**. Après avoir été impliquée dans l'opération d'intérêt national de Paris-Saclay, elle se consacre à l'autre OIN de Seine-Aval, sur la Confluence Seine-Oise et sur la prospective en matière de concertation. Sylvie Faucheux a créé une fondation européenne sur les territoires durables, qui réunit acteurs publics et privés.

RGP// À cet égard, l'université est-elle un exemple ?

SF// L'université est un lieu multigénérationnel, avec des étudiants très jeunes, des doctorants plus âgés, des adultes en formation continue et des chercheurs de tous les âges, jusqu'à 70 ans… Elle doit être un vrai complément, et même davantage : un point d'appui. D'autant plus que les universités sont très ancrées sur leur territoire.

Mais la mixité, la question générationnelle, sont deux orientations d'aménagement peu conciliables avec la politique de Delouvrier. Le gros camembert francilien s'étend inéluctablement.

Nous réfléchissons, dans le cadre du nouveau PRES Université Paris-Grand Ouest, à un institut de logistique verte et d'écoconstruction sur la Confluence, ou à un institut des bioénergies et de l'efficacité énergétique. Des centres de recherche, des écoles et des universités se sont positionnés autour de l'institut sur le véhicule décarboné et la mobilité durable, VeDeCoM, à Versailles-Satory, afin de travailler avec les entreprises de la filière automobile et de la mobilité.

Nous devons veiller à disposer de recherches de spécialisation et d'innovation sectorielles. Mais celles-ci doivent entraîner des aménagements nouveaux. Et dans les quartiers nouveaux, les gens doivent vivre et travailler, sans passer autant de temps dans les transports.

Il faut avoir cette pensée d'un aménagement sur le long terme qui intègre aussi le numérique. Pour les nouvelles générations, c'est la communication qui compte, alors qu'en France l'aménagement, c'est encore trop souvent du béton ! Or l'avenir, ce sont des bâtiments et des quartiers « intelligents », associant BTP et numérique.

RGP// Les aspirations des nouvelles générations devraient donc conduire à une redéfinition des objets mêmes des études ?

SF// Les nouvelles générations ne sont plus dans l'idée de posséder leur propre voiture, par exemple. Ce qu'elles cherchent, ce sont des solutions de mobilité. Les constructeurs automobiles travaillent sur cet aspect. Cette dimension socio-économique l'emporte sur la question technique, selon eux.

RGP// Et le télétravail, quelle est sa place dans la ville de demain ?

SF// Il faut penser ville numérique, bien sûr, tout en multipliant les lieux de rencontre. Demain, la plupart des actions se feront à distance, dans le cadre du télétravail et dans celui des nouvelles formations, où les gens seront en interactivité. On diminuerait considérablement le nombre de mètres carrés à bâtir en recourant davantage au numérique, aux tableaux interactifs, aux représentations 3D, etc. Si nous ne voulons pas être obsolètes, il faudra intégrer ces dimensions. ◆

* « Politique environnementale et politique technologique : vers une prospective concertative », Sylvie Faucheux, Christelle Hue, *Natures Sciences Sociétés*, vol 8, n°3, 31-44 (2000).

« La responsabilité sociétale dans la construction d'indicateurs : l'expérience de l'industrie européenne de l'aluminium », Sylvie Faucheux, Isabelle Nicolaï, *Natures Sciences Sociétés*, vol 12, 30-41 (2004).

** Le PRES Paris-Grand Ouest regroupe l'université de Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines, l'université de Cergy-Pontoise, trois écoles nationales d'architecture et du paysage de Versailles, ainsi que l'école d'art de Cergy-Pontoise. À cela s'ajoutent l'IFSTTAR, l'organisme de recherche national spécialisé dans les transports, et des écoles d'ingénieurs, entre autres : le collegium Île-de-France, l'IPSL (Institut polytechnique Saint-Louis), à Cergy, et l'ESTACA, à Saint-Quentin-en-Yvelines, spécialisé dans le secteur automobile.

GUY ISAAC

« NOUS SOMMES OBLIGÉS D'ÊTRE INVENTIFS »

La Côte Fleurie a pour horizon des préoccupations d'avenir audacieuses qui se traduisent notamment par l'installation du très haut débit ou la création d'un éco-domaine à Bouquetot. Pour Philippe Augier, maire de Deauville et président de la communauté de communes Cœur Côte Fleurie, la réussite de projets de développement est conditionnée par la considération de territoires pertinents, dont l'estuaire normand.

PHILIPPE AUGIER, MAIRE DE DEAUVILLE, PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES CŒUR CÔTE FLEURIE

REVUE DU GRAND PARIS// Quelle est votre priorité en matière de développement ?

PHILIPPE AUGIER// Le développement c'est un tout mais ma priorité est que ce soit un développement durable. Les nouvelles technologies vont changer les modes de vie, mais on ne sait pas encore très bien comment. Dans la communauté de communes, nous avons cette problématique : les jeunes qui ne veulent pas travailler dans le tourisme s'en vont et notre population en résidence vieillit. En marge du développement touristique, nous essayons de faire venir les entreprises, y compris celles à composantes sportives liées à l'attractivité touristique.

RGP// Vous ne craignez pas que cela favorise plus encore ce côté « annexe » balnéaire de la Capitale ?

PA// Non. Il faut prendre en considération que tout est dans la pertinence du territoire. Je ne veux pas que Deauville devienne une ville dortoir.
Une de nos problématiques c'est de diversifier, dans le tertiaire essentiellement. Dans ce cas, il faut des bureaux où trouver de nouveaux modes d'installation des entrepreneurs. Parmi ces nouveaux modes, vous avez l'éco-domaine de Bouquetot* ou des professions libérales qui intègrent les milieux ruraux.

RGP// Il s'agirait donc d'encourager le développement local à travers un changement de mode de vie ?

PA// Anticiper, c'est prendre de véritables risques. Aujourd'hui les compor-

tements changent à une telle vitesse ! Si j'avais maintenu mon projet de pôle culturel tel qu'il était en 2005, notamment la médiathèque, il serait obsolète aujourd'hui. C'est pourquoi nous avons créé CreActive Place**, le pôle des futurs. Deauville est une ville d'accueil, les gens y viennent pour le bien-être, mais aussi pour réfléchir, pour travailler, en séminaire, etc. Nous offrons donc à tous ceux qui sont porteurs d'un projet un lieu d'accueil et d'incubation, un lieu de prospective appliquée. Le développement durable, c'est avant tout un développement partagé.

RGP// C'est un langage qu'on prête à des villes moins balnéaires…

PA// Deauville reste une petite ville, donc avec des moyens limités. Quand je lance des grandes manifestations culturelles, je ne peux le faire que si je trouve des partenaires privés. L'étiquette Deauville est un plus, mais il faut quand même les trouver. Nous sommes obligés d'être inventifs, sinon ce n'est pas possible.

RGP// Quitte à expérimenter des initiatives qui pourraient marcher à une plus grande échelle ?

PA// Certes, le très haut débit (THD), par exemple, nous l'avons mis en place dans notre micro-communauté de communes, urbaine et rurale, en amenant la fibre chez chaque habitant, chaque entreprise, chaque exploitation agricole. Sans la possibilité de se connecter, il faut oublier l'aménagement du territoire. Les connexions en THD vont changer l'implantation du travail. Je pense que ce sera une façon de faire revivre les campagnes. Mais avec Paris-Seine-Normandie, terme que je préfère au Grand Paris, cela couvre un territoire bien plus important. Paris et Londres sont les deux villes monde d'Europe. Si nous voulons rester au niveau, il faut que Paris ait une façade maritime forte.

RGP// Vous évoquez même la notion d'estuaire ?

PA// C'est autre chose. Si nous voulons donner une réalité à ce territoire estuarien, il lui faut une identité, de la visibilité. C'est pourquoi nous allons réunir tous les responsables de ces territoires au cours d'un grand événement qui affirmerait la réalité d'un territoire estuarien : le « *Global Estuaries Forum* ». Ce Forum des estuaires du monde est prévu du 2 au 4 avril 2013. Les problématiques des estuaires tournent autour de la confrontation industries et biodiversité, eau salée ou eau douce, rive droite-rive gauche, climat bien sûr. Rive droite, rive gauche c'est très intéressant parce que souvent dans les estuaires, vous n'avez pas l'industrialisation des deux côtés. Vous avez une rive industrialisée et l'autre rive, c'est le potager. En Normandie c'est exactement pareil.
Un autre événement suivra, davantage axé sur la culture, en 2014. En marge de ces deux grands rendez-vous, nous avons créé un laboratoire d'idées en nous appuyant sur l'agence d'urbanisme du Havre. Nous allons nous intéresser à des projets de toute nature, autour du thème de l'eau, susceptibles de s'installer sur tel ou tel micro-territoire de l'estuaire.

RGP// Des projets qui ressembleraient à celui de Bouquetot ?

PA// Un peu, mais à une autre échelle. Je suis pragmatique, je teste d'abord. Je me suis intéressé aux grands événements internationaux *** parce que j'ai testé à Deauville le développement basé sur l'événementiel et je me rends compte que c'est un levier extraordinaire. Il faut élargir les horizons à partir d'expériences nouvelles mais crédibles. Nous, nous sommes tout petits.

« Sans la possibilité de se connecter, il faut oublier l'aménagement du territoire. Les connexions en très haut débit vont changer l'implantation du travail. Ce sera une nouvelle manière de faire revivre les campagnes. »

RGP// Peut être, mais vous semblez avoir de grandes ambitions. Comment concevez-vous les conditions de la réussite de vos projets ?

PA// Il faut anticiper, ce n'est pas simple. Nous devons, d'abord, travailler, selon les sujets, sur des territoires pertinents. L'aménagement à l'échelle de Deauville (350 ha) ou de notre communauté de communes (6 906 ha) ce n'est pas pertinent. Il ne s'agit pas de superficie, c'est une question de ressources. Donc, il nous faut penser un territoire sur une échelle où existent des complémentarités, comme l'estuaire de la Seine.

* L'éco-domaine de Bouquetot, à 10 mn de Deauville, accueille une ferme normande cultivant la spiruline (une micro-algue). Il réunit aujourd'hui cinq projets en un : la méthanisation, la culture de la spiruline, les jardins pédagogiques, l'élevage et la vente directe de viande bio et enfin les cabanes dans les arbres.

**http://www.creactiveplace.fr

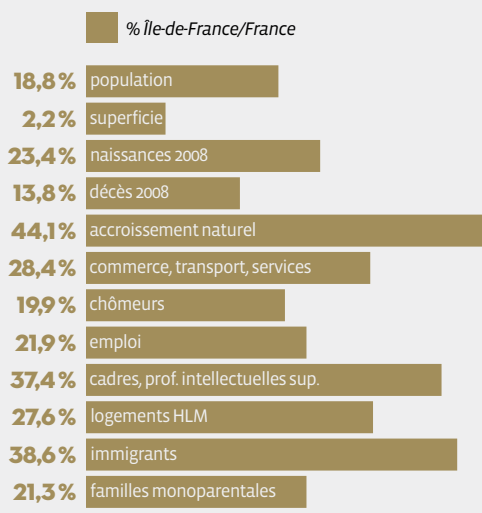
*** Philippe Augier a été chargé par le président de la République en 2009 d'une mission visant à optimiser et à mieux exploiter les grands événements internationaux.
http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/094000461/index.shtml - book_presentation

LE GRAND PARIS, UNE DYNAMIQUE DÉMOGRAPHIQUE EXCEPTIONNELLE

Le Grand Paris est le territoire le plus peuplé de l'Hexagone, avec près de 20 % de la population de la France métropolitaine vivant dans le périmètre de la région Île-de-France. Au problème de la densité s'ajoutent des questions spécifiques d'aménagement du territoire, liées à l'évolution de la composition par âge de la population et à sa croissance démographique.

PAR GÉRARD-FRANÇOIS DUMONT PROFESSEUR À L'UNIVERSITÉ DE PARIS IV-SORBONNE, PRÉSIDENT DE LA REVUE POPULATION ET AVENIR

1 // LE POIDS RELATIF DU GRAND PARIS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



La région Île-de-France réunit 18,8 % des habitants de la France métropolitaine[1] sur 2,2 % de la superficie de l'Hexagone. Il en résulte une densité de 971 habitants/km², contre une moyenne métropolitaine de 114. C'est un peuplement exceptionnel en France, mais aussi en Europe où, parmi les 286 régions, les quinze plus denses que l'Île-de-France ont toutes un périmètre limité à une agglomération urbaine, comme Inner London, Bruxelles-capitale, Vienne ou Berlin[2].

Le caractère de capitale du Grand Paris est confirmé par une part dans les emplois en France métropolitaine (21,9 %) supérieure de plus de 2 points à celle de sa population. Au sein de ces emplois, l'importance du secteur commerce, transport et services divers (28,4 % de la France)[3] souligne le rôle du Grand Paris comme plaque tournante de l'économie française, ce qu'illustre le très grand nombre de salons professionnels nationaux et internationaux qui se tiennent dans la capitale, ou la place prépondérante et écrasante des aéroports parisiens, en nombre de passagers, par rapport aux autres aéroports français.

La suprématie économique du Grand Paris est tout particulièrement mise en évidence par un pourcentage fort élevé de la catégorie socioprofessionnelle des cadres et professions intellectuelles supérieures, puisque 37,4 % des emplois de l'Hexagone de cette catégorie sont localisés en Île-de-France. Le Grand Paris est aussi le cœur de l'accueil des immigrants internationaux qui choisissent la France, avec 38,6 % des immigrants de France métropolitaine qui résident en Île-de-France. 1 »

LA FIN D'UNE ÉPOQUE

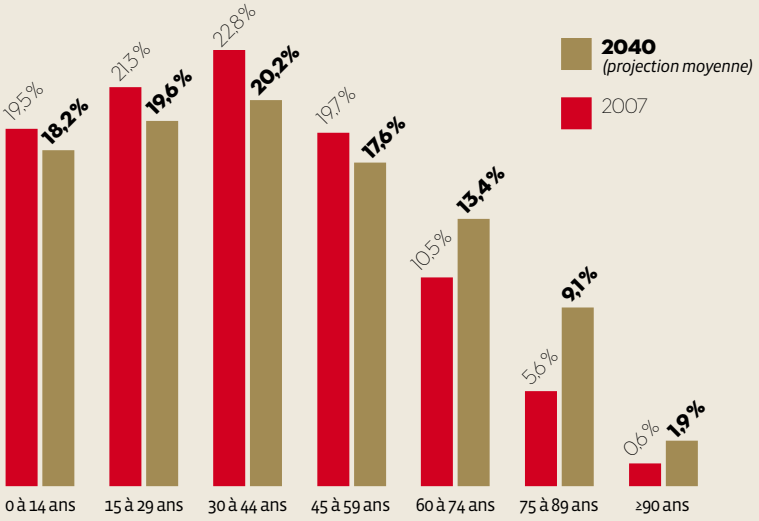
Les données démographiques permettent d'approfondir divers enjeux du Grand Paris. Ainsi, la composition par âge de la population de l'Île-de-France, plus jeune, éclaire le besoin de création d'emploi, d'ailleurs confirmé par un taux de chômage supérieur à la moyenne nationale, notamment en raison de l'immigration – le chômage des immigrants internationaux étant plus élevé que celui des autres habitants. Toutefois, la jeunesse de la composition par âge n'exclut nullement un vieillissement de la population, annoncé, selon la projection moyenne, pour 2040. Ce vieillissement souligne deux enjeux. Le premier est celui de l'augmentation relative des 60 ans ou plus, qui se traduirait par une forte gérontocroissance[4]. Autrement dit, les budgets sociaux des collectivités territoriales de l'Île-de-France concernant les personnes âgées ont connu une période faste en raison des faibles effectifs de ces personnes. Mais cette période faste va prendre fin. Le second enjeu tient au vieillissement de la population active, qui signifie la nécessité d'un effort accru en matière de formation continue. 2 »

LE DÉFI DE LA MIXITÉ SOCIALE ET SCOLAIRE

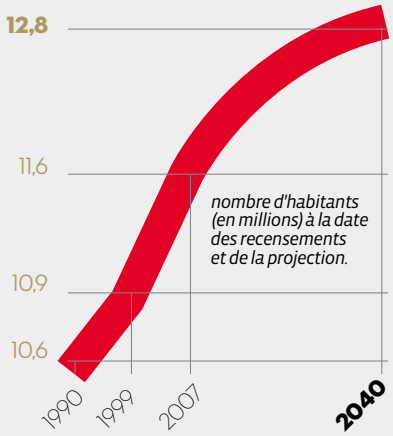
D'autres données démographiques mettent en évidence plusieurs enjeux sociaux. Le caractère réticulaire des migrations internationales[5] signifie que le Grand Paris est appelé à demeurer un espace migratoire où la question de l'accueil des nouveaux immigrants, en termes de logement, d'enseignement ou de santé, restera essentielle. En particulier se pose et se posera la capacité d'assurer la mixité sociale et scolaire dans des quartiers où une part importante des enfants est d'origine non francophone. La proportion de familles monoparentales, supérieure à la moyenne française, montre certaines particularités du Grand Paris en termes d'action sociale.

Le fait que l'Île-de-France affiche un pourcentage de logements HLM (27,6 %) nettement supérieur à celui de sa population en France éclaire sur l'importance du logement social. Or, les besoins de logement ne sont pas appelés à diminuer. En effet, tout laisse penser que la population du Grand Paris pourrait croître sous le double effet de l'augmentation de l'espérance de vie et, surtout, de son système

2// PROPORTION DE CHAQUE CLASSE D'ÂGE DANS LA POPULATION TOTALE



3// LA POPULATION DE L'ÎLE-DE-FRANCE CONSTATÉE ET PROJETÉE



migratoire. Bien que le solde migratoire de l'Île-de-France soit négatif, il a un effet stimulant sur la natalité dans la mesure où l'Île-de-France reçoit une part importante de populations en âge de féconder parmi les personnes (françaises ou étrangères) qui viennent y habiter. De ce fait, l'Île-de-France représente 23,4 % des naissances en France métropolitaine. Et, parmi l'émigration de l'Île-de-France, une part significative concerne des personnes relativement âgées qui n'exerceraient plus d'effets sur la natalité, mais qui ont des conséquences sur la mortalité dans les régions ou les pays où elles partent résider. C'est pourquoi les décès en Île-de-France ne représentent que 13,8 % des décès en France.

UN DEMI-MILLION DE NOUVEAUX LOGEMENTS

Il résulte des deux pourcentages précédents que l'Île-de-France représente 44 % de l'accroissement annuel de l'Hexagone. Comme, en outre, une partie des personnes qui viennent habiter en Île-de-France sont originaires de pays du Sud et ont une fécondité supérieure à la moyenne française, la croissance démographique projetée de l'Île-de-France tient exclusivement à un excédent des naissances sur les décès qui continuerait à compenser très largement un solde migratoire négatif. La projection moyenne indique ainsi une population passant de 11,6 millions en 2007 à 12,8 millions en 2040, soit une augmentation de plus de 1,1 million en une génération. Ce qui représente l'équivalent du nombre d'habitants actuel de Lille considérée dans le périmètre de son unité urbaine[6]. **3**

À supposer un nombre de personnes par ménage qui se stabiliserait à 2[7], il s'agirait donc de construire, non compris les besoins de renouvellement, plus d'un demi-million de nouveaux logements, ainsi que l'ensemble des infrastructures et des équipements nécessaires pour cette population.

On notera que ces derniers chiffres sont inférieurs à ceux généralement livrés dans les documents officiels concernant le Grand Paris. L'explication de telles différences nécessiterait un long développement. Toutefois, deux raisons peuvent être données. D'une part, le chiffre d'un demi-million n'intègre ni le rattrapage nécessaire pour mieux satisfaire les besoins actuels, ni l'importance des actions de réhabilitation ou de construction de logements nécessaires à la modernisation ou au remplacement de logements devenus ou devenant obsolescents au regard des critères du développement durable. D'autre part, les chiffres ci-dessus sont fondés sur ce qu'on appelle en prospective les tendances lourdes, alors que les données avancées dans le cadre des discussions sur le Grand Paris se fondent implicitement sur un scénario postulant une attractivité considérablement accrue de Paris, tant par rapport aux autres territoires français, et notamment aux grandes métropoles régionales, que par rapport aux eurocités ou aux autres villes mondes. Or un tel scénario n'est nullement acquis. Il suppose de nombreuses conditions, dont une gouvernance[8] permettant de le concrétiser.

Enfin, il convient de souligner que, compte tenu de la diversité des processus territoriaux à l'échelle infrarégionale, les réponses à apporter en termes d'aménagement du territoire du Grand Paris sont à la fois globales et locales. ◆

1. Recensement de la population 2008.

2. « Atlas géodémographique commenté », *Population & Avenir*, n° 701bis, janvier-février 2011.

3. 14,1 % dans l'industrie et 1,7 % dans l'agriculture.

4. *Les Territoires face au vieillissement en France et en Europe*, Gérard-François Dumont et alii, Ellipses, 2006.

5. *Les Mobilités*, Vincent Moriniaux (direction), Sedes, 2010.

6. Dans l'ensemble des communes en continuité de bâti avec la commune-centre. Cf. *La France en villes*, Gérard-François Dumont (direction), Sedes, 2010.

7. *Populations et territoires de France en 2030, le scénario d'un futur choisi*, Gérard-François Dumont (direction), L'Harmattan, 2008.

8. Cf. *Diagnostic et gouvernance des territoires*, Gérard-François Dumont, Armand Colin, août 2012.

RESSOURCES HUMAINES POUR RESSOURCES URBAINES

La prospective consiste à essayer d'imaginer l'ensemble des possibles, mais en aucun cas à prédire ce qui va arriver. Si la plupart des cités ont été bâties par et pour des métiers, la métropole de demain se construit sur des modes de vie où vie privée et vie professionnelle sont étroitement associées.

PAR ALINE SCOUARNEC, PROFESSEUR DES UNIVERSITÉS, RÉDACTRICE EN CHEF DE LA REVUE MANAGEMENT ET AVENIR

La prospective des métiers est une réflexion articulée sur la stratégie, sur les affaires et les hommes en fonction de l'évolution des contextes. Elle donne la possibilité non pas de se spécialiser en ressources humaines, mais, au contraire, d'être à l'interface entre l'activité, son secteur et le savoir-faire individuel. Lorsque l'environnement est incertain ou complexe, la logique de prévision cède la place à une logique de prospective. Ces deux logiques étant les deux seules formes d'anticipation à notre disposition.

L'INFLUENCE DU PATRIMOINE « HURBAIN »

Au Moyen Âge, les métiers forgeaient la ville. En 2015 ou 2020, les villes feront émerger de nouveaux métiers, ou du moins pourront les faire évoluer. Pour développer de véritables stratégies, une métropole pourrait se poser la question de ses avantages comparatifs, de ses savoir-faire distinctifs, de ce qu'elle sait mieux faire que les autres.

Si la distinction territoriale n'est pas suffisamment visible, les spécificités locales prennent le relais et servent alors à la valorisation de la cité. Le territoire est un terreau fertile de rapprochement des populations, de compétences et de besoins d'entreprises, et donc l'expression d'un marketing territorial spécifique. Des villes ayant une histoire économique et sociale forte, à travers le textile ou l'industrie par exemple, possèdent un patrimoine immatériel riche en expertise et en expérience. Ce patrimoine « hurbain » (pour humain et urbain) peut être à l'origine d'une synergie, sur un même territoire, entre des établissements de formation, le développement local et des entreprises.

UNE AUTRE VISION DE LA CARRIÈRE

Ce patrimoine concerne également l'environnement de travail. Cette dernière notion est beaucoup plus large que celle de conditions de travail. Conseiller les jeunes aujourd'hui, c'est leur parler de l'environnement professionnel. Autrement dit : les inciter à se poser la question « comment je vais faire » – et non plus seulement « qu'est-ce que je vais faire –, dans quel environnement managérial, organisationnel, mais aussi géographique, territorial. Aujourd'hui, on voit émerger peu de nouveaux métiers, en revanche, on voit des métiers qui s'exercent dans des environnements différents de ce qu'ils étaient. Dès lors, en matière de prospective, il s'agit de contextualiser les approches, en privilégiant cette expression : « Écoutons les gens qui font, ce sont eux qui savent. »

DES COLLABORATEURS DE PLUS EN PLUS NOMADES

Avec les nouvelles technologies, nous sommes au début de ce qui est possible, dans le télétravail en particulier. À la proximité réelle va progressivement s'adjoindre une proximité virtuelle tout aussi importante. Ces nouveaux modes de vie vont être de plus en plus privilégiés par les jeunes générations. En dématérialisant et en déterritorialisant les relations professionnelles, l'entreprise va progressivement abandonner l'idée de bureau statique pour devenir un « hôtel à projets ». Les frontières de l'entreprise vont s'effriter, avec des modèles de collaborateurs de plus en plus nomades, si le métier le permet. Cette articulation entre vie privée et vie professionnelle est un des points clés à prendre en compte dans l'organisation de la ville de demain. ◆

SINDBAD BONFANTI

SINDBAD BONFANTI

LE GRAND PARIS À L'ÂGE DE FAIRE

Lieu d'expression emblématique des liens intergénérationnels, l'école reflète aussi les disparités territoriales au sein de la métropole, notamment entre la capitale et la Seine-Saint-Denis.

PAR BRUNO BOBKIEWICZ, PROVISEUR DU LYCÉE LE CORBUSIER À AUBERVILLIERS

Peut-être serait-il intéressant de poser aux usagers la question de ce que doit être le Grand Paris dans quelques années, et d'organiser, à travers l'école, des moments d'échange sur leur vision. Bref, de faire en sorte que cette problématique ne soit pas un problème.

L'enjeu, surtout en Seine-Saint-Denis, est de réussir à donner le sentiment que l'éden, ce n'est pas seulement Paris. La Seine-Saint-Denis est un territoire riche, mais qui n'est pas évident à promouvoir. Les entreprises s'y installent, mais ne recrutent presque pas dans le département, alors que la stabilité des populations sur leur territoire est véritablement nécessaire.

L'exemple pourrait venir de la fonction publique, qui ferait en sorte de stabiliser à un endroit les fonctionnaires, en général, et les enseignants, en particulier. Dans certains établissements, la moitié de l'équipe pédagogique change tous les ans. Un tel turnover des personnels constitue un problème pour le travail des élèves comme pour celui de l'équipe éducative. L'Éducation nationale se pose, depuis peu, la question du lien différent qui se crée entre les résidents temporaires, les professionnels et les habitants, et donc de la stabilité nécessaire des populations.

La méconnaissance des territoires fait que certains endroits font plus peur que d'autres. Dès qu'un enseignant s'engage, s'imprègne des richesses du terrain et enseigne au même poste plusieurs années de suite, c'est un gage d'efficacité. Parmi les mesures incitatives possibles : valoriser, y compris par le versement de primes, ceux qui s'investissent et qui s'engagent à exercer, voire à habiter, dans des quartiers qui ne font rêver personne.

RÉTABLIR L'ÉQUILIBRE AU PROFIT DE LA BANLIEUE

Le dernier rapport de la Cour des comptes mentionne qu'un élève parisien coûte 40 % de plus à l'État qu'un élève des académies de Créteil ou de Versailles. Cela ne veut pas dire qu'un élève de banlieue reçoit un enseignement au rabais, bien au contraire : il bénéficie de plus d'heures d'enseignement. Mais comme l'heure en Seine-Saint-Denis coûte moins cher que dans la capitale, l'enseignement y est moins doté en termes budgétaires.

Sur le Grand Paris, les déséquilibres sont à cet égard incroyables. D'autant plus que les jeunes, mais aussi leurs enseignants, veulent être comme les autres – cela revient régulièrement dans leurs discussions : ils refusent d'être stigmatisés et aspirent à des activités sur place intéressantes, au lieu que tout soit centré sur Paris. La possibilité de pouvoir profiter de pôles d'activités situés près de chez eux, comme ce qui est en train de se faire à Aubervilliers et autour, est, à cet égard, très bien accueillie. ◆

SINJOBAD BONFANTI

LE FUTUR DU GRAND PARIS ENTRE EN SEINE

Le futur port Seine Métropole est un projet fédérateur, capable de réunir les élus locaux dans le cadre d'un Contrat de Développement Territorial. Il intéresse aussi les nouvelles générations, comme le montrent les travaux* réalisés par les étudiants de Master 2 Urbanisme et Aménagement de Paris 1 - Panthéon - Sorbonne, dont voici les grandes lignes.

ALIX CARIOU, YOU-MI KIM, ELEONOR LOPEZ-JOLLIVET ET **JEAN TEILLER**, ATELIER ENCADRÉ PAR **XAVIER DESJARDINS**, MAÎTRE DE CONFÉRENCES À L'UNIVERSITÉ PARIS 1 - PANTHÉON-SORBONNE.

À partir du futur port d'Achères, l'enjeu pour la Confluence Seine et Oise est aujourd'hui fondé sur un projet de territoire cohérent et doté d'une orientation économique et d'une identité territoriale partagées par toutes les communes. Ce projet stratégique du Grand Paris est le seul à ne pas être motivé par la création d'une gare du Grand Paris Express. Avec une superficie prévue de 420 hectares sur la plaine d'Achères, le port pose la question du rapport de la métropole à la mer, de son approvisionnement, mais aussi de la compétitivité du secteur portuaire. Il a permis au territoire de la Confluence Seine et Oise de bénéficier d'un outil de progrès spécifique, le Contrat de Développement Territorial (CDT).

La plate-forme a pour vocation de devenir un nouveau pôle logistique, un centre de distribution européen à l'ouest de la métropole parisienne, grâce à l'ouverture de la Seine vers les ports d'Europe du Nord via le futur canal Seine-Nord.

UN LEVIER ÉCONOMIQUE POUR LE TERRITOIRE ?

Touchée par la désindustrialisation, la vallée de la Seine cherche à diversifier ses activités autour de nouvelles filières, comme l'écoconstruction et la mobilité durable. L'assemblage de produits sur place permettrait de créer plus d'emplois et valoriserait le territoire mieux qu'une activité de logistique pure.

Au-delà des enjeux portant sur la nécessité, ou non, de desservir le port par une autoroute, via le prolongement de l'A104, la question de son ancrage territorial, des types d'activités à implanter et de son influence locale, est posée. Il s'agit d'anticiper quels types d'activités sont susceptibles d'y être implantés. Les questions relatives à la revalorisation des déchets du Grand Paris pourraient être abordées, ou encore celles relatives aux nouveaux moyens d'approvisionnement durable par le mode fluvial, d'autant plus si le territoire cherche à se tourner vers la Seine.

VERS LA CONSTITUTION D'UN PÔLE D'ÉQUILIBRE DE L'OUEST FRANCILIEN

Outre la question portuaire, le territoire est concerné par de nombreux projets de transport (prolongement du RER E, de la tangentielle ouest) et résidentiels. Avec le Grand Paris et le projet de développement économique de la vallée de la Seine, l'État et les collectivités doivent entrer dans de nouvelles logiques, moins locales. Le CDT est l'occasion de dépasser le clivage institutionnel entre les départements des Yvelines et du Val-d'Oise, mais aussi de porter la réflexion et les projets à une échelle permettant de saisir les enjeux des déplacements interurbains, des relations aux pôles d'emploi ou encore de l'équilibre emploi-logement.

L'ambition, lors de la création de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, était de créer un pôle structurant à l'ouest du bassin parisien. Aujourd'hui, ce pôle est suffisamment développé pour réfléchir au-delà de son périmètre, afin de participer pleinement à la production d'une frange urbaine durable. ◆

* Avec le soutien de la mission Métropole du Grand Paris de Veolia Environnement.

BUDGET

« Il faudrait mettre en place une fiscalité plus durable »

Est-il encore efficace et durable, en matière de recette budgétaire et de perspectives, de taxer la production de richesse ? Alléger la fiscalité des entreprises et relocaliser l'impôt permettrait d'augmenter son rendement, quitte à taxer la ressource et à instituer une fiscalité environnementale.

LA REVUE DU GRAND PARIS// Lorsque vous mettez en cause l'efficacité de la taxation de la production de richesse, vous ne craignez pas la provocation ?

BÉATRICE DESHAYES// Le rendement de l'impôt sur les sociétés n'est plus assez efficace. À cause de ce système, beaucoup de richesses s'évaporent ou se transfèrent ailleurs. Pourquoi continuer à fonctionner sur ce modèle en taxant les richesses à des taux de plus en plus élevés ? Dans le contexte économique mondial que nous connaissons, il serait préférable, à mon sens, de stimuler la production de richesse plutôt que de la taxer.

RGP// Cette taxation de la production de richesse, est-ce une spécialité française ?

BD// La France a des taxes nombreuses et de toutes sortes. Lorsqu'il n'y a pas de budget et qu'aucune réponse n'est trouvée, on crée une taxe.
Sur le plan européen, le rendement français de l'impôt sur les sociétés par rapport au PIB est le plus faible. Il est de 2 %, alors que le taux d'impôt sur les sociétés françaises est de 36 %, soit le taux le plus élevé. L'Irlande, qui impose ses sociétés à 12,5 %, a le meilleur taux de rendement d'Europe.

RGP// Quelles pourraient être les solutions alors ?

BD// Il serait plus juste de fiscaliser la richesse localement. Mais comment mesurer autrement la création de richesse des acteurs économiques ? Nous pouvons persister à faire jouer les paramètres comptables, mais il serait préférable de trouver une alternative en attirant les entreprises sur nos territoires, notamment par une fiscalité plus souple et plus attractive.
Pour compenser cette baisse, il est possible d'appliquer un marqueur plus environnemental, qui permettrait de stimuler une économie nouvelle fondée sur des notions d'utilité et de durabilité. On pourrait, par exemple, taxer localement les énergies fossiles ou le nucléaire. Le bon côté d'une taxe, c'est de permettre le développement d'alternatives. En taxant la consommation des ressources finies, on propose une réponse à certaines problématiques de croissance. En incitant à réduire la consommation de carbone, on montre qu'il est plus intéressant de fonctionner avec de l'éolien ou du solaire. Les industriels trouveront les moyens nécessaires pour passer à une énergie alternative ou pour investir dans d'autres modes de production.

RGP// Comment cela se traduirait-il sur le terrain ?

BD// Pour relocaliser l'impôt, il faut taxer la consommation des ressources, notamment de celles qui ont une empreinte locale forte. Il s'agirait, au fond, de transférer la taxation directe vers une fiscalité plus durable, garantissant des recettes plus solides à partir d'un impôt qui ne devrait plus être une contrainte, mais une contribution. Pourquoi ne pas établir des tranches sociales où chacun aurait droit à un crédit carbone, où plus on consommerait, plus on paierait cher ? Là, nous aurions un marqueur de justice sociale. Avec cette économie plus verte, les territoires évolueraient vers le modèle d'une économie décarbonée. ◆

SINDBAD BONFANTI

BÉATRICE DESHAYES, DIRECTEUR DES AFFAIRES FISCALES DE VEOLIA ENVIRONNEMENT.

DOMINIQUE BRAYE,
ANCIEN SÉNATEUR DES YVELINES, PRÉSIDENT DE LA CAMY, PRÉSIDENT DE L'AGENCE NATIONALE DE L'HABITAT(ANAH).

AXE SEINE

Le Mantois, escale métropolitaine

La Camy (Communauté d'agglomération de Mantes en Yvelines) a retrouvé son dynamisme et une qualité de vie qui rayonne au-delà de son périmètre. Pour son président, Dominique Braye, qui préside également l'Agence nationale de l'habitat (Anah), le Grand Paris, l'axe Seine et les projets de desserte* sont étroitement liés à ce territoire.

LA REVUE DU GRAND PARIS// La Camy a engagé un projet de territoire depuis 2010. En quoi consiste-t-il?

DOMINIQUE BRAYE// Notre projet s'intitule Mantes en Yvelines, l'escale métropolitaine. La métropole, de Paris au Havre, est une réalité, et nous en sommes une escale, pas une simple halte. Notre pôle urbain (35 communes au 1er janvier 2013), s'il est considéré comme stratégique dans les documents de programmation, doit être le moteur de son développement, mais aussi l'expression d'une qualité de vie à travers la couronne verte, ces merveilleuses communes des plateaux du Vexin et du Mantois, à trente-cinq minutes seulement de Paris.

RGP// Est-ce pour cela que vous êtes devenu un pôle de développement?

DB// Nous avons accepté, sous certaines conditions, de développer fortement le logement sur notre territoire. Pour espérer la création annuelle de 70 000 logements en Île-de-France, il est indispensable de les territorialiser. Les prévisions et la volonté des collectivités territoriales peuvent ne pas être en adéquation avec les besoins des habitants. Notre question a d'abord été : quel mode de vie voulons-nous pour les habitants du Mantois? Nous refusons que nos villes deviennent des villes dortoirs. Cela veut dire que le développement économique local, la mobilité sur notre territoire et vers tous les pôles d'emplois de l'agglomération parisienne doivent se développer en même temps que les logements.

« La première question a été : quel mode de vie voulons-nous pour les habitants du Mantois? »

RGP// Comment allez-vous réaliser cette ambition?

DB// Il nous faut rétablir les grands équilibres (population, taux d'emploi...). Une partie de notre population est modeste, très modeste même, et nous souhaitons contribuer à son bien-être. Pour cela, il nous faut continuer d'accueillir des habitants ayant un pouvoir d'achat supérieur, de façon à développer une économie résidentielle forte. Le développement des facteurs économiques, c'est aussi le développement de la population et de la mixité sociale. La rénovation sur le Val-Fourré a été exemplaire grâce à sa dimension intercommunale : sur plus de 1 000 logements détruits, seuls 60 ont été reconstruits sur le site, les autres l'ont été dans les autres communes de l'agglomération, ce qui permet la mixité.

RGP// Cela veut dire privilégier la consultation?

DB// La concertation est un élément indispensable de la réussite, notamment à travers notre conseil de développement. Elle doit-être réelle, transparente et sans démagogie, car elle est l'occasion d'un véritable dialogue avec les différentes populations, le mieux vivre n'ayant pas le même sens pour tout le monde.
Demain, les agglomérations qui vont gagner seront celles où la qualité de vie sera la meilleure. Les jeunes générations ne veulent plus travailler en sacrifiant le reste de leur vie, mais elles ne veulent pas non plus être cantonnées

« Le canal Seine-Nord sera un facteur de développement énorme si les acteurs sont capables de s'organiser. »

à un choix professionnel « près de chez soi ». L'arrivée d'Eole est, dans cette perspective, essentielle.

RGP// Quels facteurs d'attractivité faut-il alors privilégier : l'emploi ? l'habitat ? la culture ?

DB// Tous sont importants et doivent être l'objet de nos efforts. Sur notre territoire, nous avons, par exemple, souhaité que la musique soit un élément fédérateur, d'autant plus qu'elle revêt, chez nous, une dimension économique. Nous avons en effet les deux facteurs d'instruments à vent les plus prestigieux au monde : Selmer et Buffet-Crampon. Notre conservatoire est l'un des plus beaux d'Île-de-France. Nous organisons le premier festival de blues en France, Blues sur Seine, seul festival européen primé trois fois aux États-Unis. Les acteurs culturels locaux se sont tous fédérés dans cette dynamique, et maintenant les acteurs sportifs leur emboîtent le pas. L'équipe de France olympique d'aviron est ainsi venue s'entraîner deux jours sur notre stade nautique international, l'un des plus beaux et des plus performants de France.

RGP// L'autre grand facteur d'attractivité ne serait-il pas l'axe Seine ?

DB// Nous sommes en synergie avec nos voisins yvelinois de l'est et avec ceux de Cergy-Pontoise. Le Grand Paris va de Paris jusqu'au Havre en passant par le Mantois. La Camy a tout de suite voulu s'y intégrer. C'est pourquoi nous avons participé activement, dans le cadre du rapport Rufenacht, à la réflexion sur l'axe Seine. Aujourd'hui, nous n'y sommes plus associés, et cela n'est pas acceptable. Autrefois, le Mantois était le far west de l'Île-de-France. Désormais, nous sommes au milieu d'un axe stratégique, et nous regardons aussi bien Paris, à l'est, que Rouen et Le Havre, à l'ouest – Le Havre avec lequel nous développons d'ailleurs des coopérations universitaires. Nous partageons un destin commun à travers l'axe Seine.

RGP// Y compris pour développer une nouvelle plate-forme logistique au sud de Confluence ?

DB// Il faut absolument réaliser ce projet si l'on veut compléter le développement de la façade ouest du Grand Paris et permettre une ouverture sur l'Europe du Nord. Le port de Limay a d'ailleurs des atouts qu'il s'agit d'optimiser. Le canal Seine-Nord peut être, pour la France et pour l'axe Seine, la meilleure comme la pire des choses. Il peut constituer un facteur de développement immense si l'ensemble des acteurs est capable de s'organiser pour apporter une réponse pertinente au transport fluvial. Sinon, les pays du Nord comprendront très vite que le canal Seine-Nord, à partir de Rotterdam et d'Amsterdam, est pour eux une véritable opportunité d'irriguer toute l'Europe, en passant par chez nous ! ◆

*Eole d'ici 2017 et la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

DR

↑ L'équipe de France d'aviron est venue s'entraîner, avant les JO de Londres, sur le stade nautique du Mantois, une installation parmi les plus performantes de France.

MARC-ANTOINE JAMET,
MAIRE DE VAL-DE-REUIL.

NOUVELLE VILLE

La ville, la fille de l'architecture et de la géographie

Val-de-Reuil est la plus jeune commune de France. Conçue en 1975 pour désengorger la capitale, c'est aussi la dernière des villes nouvelles. Aujourd'hui, la commune, rescapée d'une politique utopique de développement urbain, a tiré parti des erreurs du passé pour incarner un modèle de rénovation urbaine à l'échelle du Grand Paris.

Fruit de la passion d'aménager la France qui, au cœur des Trente Glorieuses, animait le président Pompidou, Val-de-Reuil est née sous la pointe d'un compas qui l'a positionnée à 100 km de Paris Notre-Dame. « *De cette maternité étrange qui a accouché d'un enfant – légitimé ! – au bord de la Seine et de l'A13,* explique Marc-Antoine Jamet, maire depuis 2001, *ont découlé des surprises, des échecs et des réussites. Il a fallu attendre près d'une quarantaine d'années pour que la ville, à laquelle avait songé Paul Delouvrier, forte non pas non de 140 000 mais bientôt de 20 000 habitants, puisse fonctionner, plus dynamique au niveau de son développement industriel, plus achevée par son urbanisme, réparée dans son architecture, harmonisée du point de vue social.* » S'il reste des urgences – Val-de-Reuil a quatre fois moins de commerces qu'elle devrait en avoir et 10 % de sa population totale est au chômage –, des équilibres ont été trouvés entre industries, logements et loisirs. Paisible, elle confirme aussi que ce n'est pas parce qu'une ville est cosmopolite (60 nationalités y vivent ensemble) que les voitures brûlent.

« *Nous avons la chance d'être un milieu géographique,* précise Marc-Antoine Jamet. *Certes nous ne sommes pas issus d'une histoire. Notre existence vient d'une situation objective, déterminée et artificielle sur une carte et d'une nécessité, celle d'absorber le trop-plein de Rouen, sans y créer de banlieue, et de décongestionner Paris.* »
Deux gestes fondamentaux ont conditionné l'avenir de la ville : l'arrivée de Pasteur Industries, devenu l'un des deux plus grands centres mondiaux de fabrication de vaccins de Sanofi (l'autre étant aux Etats-Unis) et le déménagement du bassin d'essai des carènes*, initialement situé à Balard, lieu du futur Pentagone français. Deux coups de pouce supplémentaires, de deux ministres de la Ville, Claude Bartolone et Jean-Louis Borloo, via l'ORU et l'ANRU, permettent à Val-de-Reuil de devenir une véritable commune avec un commissariat, des écoles rénovées, des logements aux normes…

ENTRE LA MER ET LA CAPITALE

La « *métropole d'équilibre* » entre Paris et Le Havre, prévue par les manuels de géographie, commence à prendre des couleurs. Si la commune ne renie pas sa filiation avec la Capitale, sa place à côté de Rouen sa grande sœur et de la CREA la benjamine est importante, au regard notamment de la réussite du projet industriel de la vallée de la Seine, dont Laurent Fabius et Frédéric Sanchez** projettent entre autres de faire un pôle d'excellence de la production de voitures électriques.
« *A Val-de-Reuil la liaison avec Paris s'est bâtie autour de la construction de logement, du développement industriel et du dynamisme économique,* souligne Marc-Antoine Jamet. *Mais il faut rappeler que la ville, avec ses golfs, ses clubs d'équitation, les cent disciplines sportives qui y sont pratiquées, entre fleuve et forêt, face aux quarante plus beaux kilomètres de la Seine, est aussi un lieu de loisirs et de tourisme, ce qui, après l'habitat et l'activité, constitue la troisième dimension de la ville, sans doute la plus oubliée mais pas la moins prometteuse. Sur ce terrain également, nous avons la disponibilité et l'envie de nous inscrire dans une problématique qui ne ferait plus de Val-de-Reuil, au sein d'une liaison*

Paris–Le Havre, une curiosité ou une exception, mais un élément central et original. Comment s'inscrire dans la dynamique du Grand Paris ? « *Le problème fondamental est celui de la gouvernance,* affirme le maire de Val-de-Reuil. *Comment faire pour que les élus locaux puissent apporter leur pierre à l'édifice ? Les grandes décisions pour le moment l'apanage de l'État et d'un petit cercle ? Nous aurions des choses à dire. Par exemple, le projet le plus structurant à mon avis, celui de la LNPN, prévoit de construire une 2e gare, à 5 km de celle de Val-de-Reuil, pour « soutenir » la bifurcation vers Évreux puis vers Caen, alors que nous allons bientôt entreprendre la rénovation de la première qui sera mieux dimensionnée tant elle est caricaturale d'une architecture technocratique conçue dans les années 60.* »

RESPECTER L'IDENTITÉ DE LA COMMUNE

On va donc construire une gare à côté de l'autre et il faudra prendre un bus pour les relier. « *C'est absurde. Comment le contribuable pourrait-il le supporter ? Je crains aussi qu'une sorte de spécialisation tente de s'introduire dans le Grand Paris au profit des « grands », Rouen, Le Havre ou Paris, les petits, les humbles et les obscurs ne servant le long de l'itinéraire que de relais dédiés à telle ou telle fonction. Je ne voudrais pas que Val-de-Reuil ne devienne qu'une base logistique et que l'on oublie que c'est avant tout une communauté humaine diversifiée, intégrée, cosmopolite, qui a sa propre identité.* » En ayant choisi cet endroit, le dernier avant Paris où la marée s'arrête, Paul Delouvrier a trouvé un site fabuleux.

Les falaises de la Seine, la confluence avec l'Eure, une vallée alluviale, « *le dernier endroit avant Paris où, sur un week-end de trois jours, on peut par bateau rejoindre la mer le premier jour, rester en mer le deuxième et remonter le troisième… La possibilité qu'aurait le Grand Paris de nous aider à imaginer, avec VNF, une station touristique, un port de plaisance autour de nos lacs. Ce serait fort. Il faut regarder nos plaies, nos cicatrices, savoir comment elles ont été faites. On a déjà beaucoup donné en ne se focalisant que sur le couple logement/industrie. J'essaie de faire en sorte que notre futur se construise sur des activités technologiques, des activités de marques : EADS, Sanofi, Orange, EDF, qui ajoutent leur renommée à celle de la ville. Mais Val-de-Reuil aspire aujourd'hui à une voie plus normale, plus banale* », conlut Marc-Antoine Jamet. La banalité au service de la réussite. La réussite au service de la banalité. C'est l'enjeu de Val-de-Reuil pour ce XXIe siècle adolescent. ◆

« Nous avons l'envie de nous inscrire dans une problématique qui ne ferait plus de Val-de-Reuil une curiosité ou une exception. »

SINDBAD BONFANTI

* Le BEC, bassin d'essai des carènes, implanté sur Val-de-Reuil depuis 1988 abrite la Division des Techniques hydrodynamiques et hydroacoustiques de la DGA (Direction générale des armées).

** Frédéric Sanchez, président de la CREA, élu le 23 juin 2012.

MODE D'EMPLOI

La cage et le canari

Emploi, fiscalité, logement, transport… Ces critères sur lesquels les pouvoirs publics agissent pour développer leur territoire constituent autant de leviers au service de la gouvernance des grandes métropoles. Mais, aux yeux de l'urbaniste Christian Lefèvre, ces instruments de la « technique », pour utiles qu'ils soient, risquent de finir par formater la gouvernance des territoires, au détriment d'une vision plus globale, nécessaire pour répondre aux défis et aux enjeux de leur développement.

LA REVUE DU GRAND PARIS// En quoi les financements peuvent-ils induire des modes de gouvernance, par exemple dans les rapports entre le public et le privé ?

CHRISTIAN LEFÈVRE// Certains chercheurs travaillant sur les villes chinoises utilisent une image pour décrire les rapports État/autorités locales : le canari dans la cage. Le canari, ce sont les acteurs locaux ; la cage, c'est l'État. Les acteurs locaux sont publics et privés, et, tant qu'ils restent dans la cage, ils font ce qu'ils veulent. Cette cage peut être plus ou moins grande : l'État fixe des cadres qui ne sont pas toujours déterminés par les contenus mêmes des projets, mais qui sont laissés à l'initiative des acteurs locaux. Nous sommes là devant un État développeur qui « laisse faire », qui use de ses prérogatives et de ses ressources – et elles sont nombreuses. Les acteurs locaux, notamment ceux du privé, suivent et agissent dans les limites, souvent lâches, imposées par l'État.
En France nous ne sommes pas encore dans ce registre-là.

« Ce n'est pas parce qu'il y a une crise des finances publiques que la solution va être de se tourner vers le secteur privé. »

En Angleterre, depuis le thatchérisme, il y a toujours eu ce mythe du financement par le privé. La position du gouvernement britannique, à l'époque, avait été de dire : nous finançons les infrastructures si vous, acteurs locaux, avez obtenu au moins 50 % des financements auprès de l'Union européenne, du secteur privé ou d'autres sources ; nous verrons alors si nous pouvons vous apporter le reste. C'est à peu près l'inverse du modèle chinois. Ça n'a pas vraiment fonctionné. Le privé n'a pas été au rendez-vous. À tel point que, à la fin des années 90, l'État britannique a rédigé un document sur ce problème du secteur privé qui ne répondait pas présent pour le financement, ni pour les stratégies d'aménagement.
On demande au privé beaucoup plus qu'il ne peut ou qu'il ne veut donner, et ce n'est pas parce qu'il y a une crise des finances publiques que la solution va être de se tourner vers lui.

RGP// Qu'en est-il de l'économie, qui semble être le critère déterminant du développement des territoires ?

CL// C'est une question de valeur. De quelle économie parle-t-on ? De la nouvelle économie ? De l'économie de la connaissance ? De l'économie résidentielle dont parle Laurent Davezies* ?
Aura-t-on du développement territorial parce qu'on aura du développement économique ? La réponse est non.
Le raisonnement des autorités londoniennes, par exemple, a été le suivant : Nous avons besoin du secteur privé pour créer de la richesse. Accumulons et nous pourrons alors répartir cette richesse, ce qui produira in fine du développement territorial ; on s'occupera des banlieues, de l'amélioration de la qualité de vie, etc. Nous risquons, dans ce cas, de produire des villes dont le développement s'appuiera sur ce que les chercheurs Graham et Marvin appellent des premium spaces (espaces privilégiés), notamment sur des villes-centres, ou sur de grands projets et des infrastructures, qui peuvent être centrés ou périphériques. Le reste serait alors délaissé.
Bien sûr, cela dépend à la fois des pays, des villes et des élus, mais demeure tout de même la croyance, basée sur une réalité historique, que l'on peut stimuler le développement territorial en mettant en avant l'économie.
Il faudrait d'abord que cette économie soit créatrice d'emplois, ce qui n'est pas toujours le cas aujourd'hui en Europe : on regroupe, on déplace, mais on ne crée pas d'emplois, ou alors moins qu'on n'en détruit.

SINDBAD BONFANTI

« Il y a des questions auxquelles nous ne savons pas répondre, notamment : à quel moment les pouvoirs publics doivent-ils intervenir ? »

CHRISTIAN LEFÈVRE, DIRECTEUR DE L'INSTITUT FRANÇAIS DE L'URBANISME, PROFESSEUR À L'UNIVERSITÉ PARIS-EST.

RGP// La mixité sociale est-elle un levier de gouvernance efficace ?

CL// Utiliser des critères comme la mixité sociale ou fonctionnelle– des cycles courts qui permettraient de réunir en un même lieu le travail, l'habitat, les commerces, les loisirs –, tout cela peut marcher, mais à certains endroits seulement. La mixité sociale à Paris est en perte de vitesse. La capitale est une ville internationale, où le marché immobilier s'est lui aussi internationalisé. Cela fait grimper les prix et contraint les ménages qui ne peuvent suivre financièrement à quitter la ville. On ne sait pas faire du développement économique qui ne produise en même temps de l'exclusion. Ainsi, dans son plan 22@Barcelona**, qui consiste à réhabiliter une friche industrielle au cœur de la ville, Barcelone n'a pas réussi à résoudre la contradiction entre mixité sociale et fonctionnelle et développement économique : à un moment donné, les prix du foncier et de l'immobilier vont augmenter. Comment fait-on de la mixité sociale dans ces cas-là ?

London First, l'association des firmes « globalisées » de Londres, adhère grosso modo aux stratégies de développement de l'autorité du Grand Londres (GLA), parce que tous les acteurs sont d'accord sur l'objectif final – faire de Londres une *World City* –, mais aussi parce que ce n'est pas la GLA qui détermine les secteurs économiques qui vont se développer ni comment ils doivent le faire. En Île-de-France, nous faisons l'inverse.

Il y a des questions auxquelles nous ne savons pas répondre en matière de régulation, notamment : à quel moment l'État, les pouvoirs publics doivent-ils intervenir et comment ? Par le contrôle des prix, des loyers… ?

RGP//… ou alors en jouant sur la fiscalité ?

CL// Avant la réforme de la taxe professionnelle (TP), en 2010, les communes se battaient pour attirer les entreprises et créer de la ressource via la TP. En Angleterre, ce n'est pas le cas, puisque la TP est nationale. Aux États-Unis, les collectivités locales tirent l'essentiel de leurs revenus des taxes foncières. Donc, en fonction du système fiscal, on n'attire pas les mêmes natures d'activités.

Dans le cas français, une régionalisation ou une nationalisation de cette taxe changerait vraisemblablement le comportement des maires.

Tout dépend aussi de la façon dont les maires conçoivent le développement de leur territoire. Le Stade de France, par exemple, n'a pas donné les résultats escomptés en matière d'emploi, même s'il a attiré les entreprises : il y a une question d'employabilité à prendre en compte.

Ce qui est important, c'est la cohésion d'un système d'acteurs, qui provient en partie d'une vision commune. À Londres, par exemple, le consensus autour du projet consistant à faire de Londres une *World City* fait que l'ensemble des acteurs locaux adhère à la stratégie des autorités municipales. La fédération des PME pourra faire pression pour que le péage en centre-ville ne soit pas étendu, afin de préserver les commerces, mais s'il faut une troisième piste d'aéroport à Heathrow, elle ne s'y opposera pas. Aux Pays-Bas, lorsqu'on a évoqué l'extension de l'aéroport de Schiphol, en partie sur le cœur vert de la Randstad, les associations écologistes, les associations de fermiers etc., n'ont pas cherché à combattre cette extension, car, comme le port de Rotterdam, Schiphol est le *gateway* des Pays-Bas au niveau mondial. Et cela, la plupart des acteurs ne le remettent pas en cause. ◆

*Économiste au CNAM.
**www.22barcelona.com

OLIVIER ROLLER

GREATER LONDON CALLING

JOHN GUMMER, BARON DEBEN, EX-MINISTRE DE L'AGRICULTURE DE MME THATCHER ET MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT DE JOHN MAJOR A ÉTÉ RESPONSABLE DE LONDRES ET DE LA PLANIFICATION URBAINE DU GRAND LONDRES.

Si les deux capitales ont été relativement comparables jusqu'au milieu du XX^e^ siècle, le « *Greater London* » s'est considérablement développé grâce au renforcement des pouvoirs locaux qui font d'elle une des plus importantes villes monde.

REVUE DU GRAND PARIS// Comment expliquez-vous cette réussite ?

LORD DEBEN// La raison principale pour laquelle le concept du Grand Londres a fonctionné est que nous n'avons pas inventé de structure pour que les gens aient le sentiment de vivre leur ville : ils se considèrent comme des Londoniens – y compris les habitants des banlieues les plus éloignées – bien qu'ils désirent aussi vivre un peu à la campagne. Nous avons trouvé le moyen de surmonter ce problème en développant les pouvoirs locaux afin que l'organisation du Grand Londres concerne vraiment la ville de Londres. La métropole est débarrassée des questions concernant le ramassage des poubelles ou encore la gestion et la distribution de l'eau, qui sont désormais traitées au niveau local.

RGP// C'est une grande différence par rapport à Paris !

LD// C'est grâce à cela que le Grand Londres fonctionne. Contrairement à ma position officielle, à l'instar du précédent gouvernement conservateur qui ne souhaitait pas avoir de maire pour Londres, je trouvais, à titre personnel, que notre capitale devait avoir une voix. En fait, le maire traite les questions qui concernent véritablement Londres, notamment les transports, les jeux Olympiques, bref, tout ce qui, selon les Londoniens, n'est pas du ressort d'un village de Londres.

D'où l'importance du lien entre l'esprit d'une cité et son organisation qui doit être légère, dépourvue de toute complication, ce qui est très difficile pour les Français. La bureaucratie est une seconde nature chez eux.

RGP// Selon-vous, le dynamisme d'une ville dépendrait de son mental ?

LD// L'esprit devient une force motrice très efficace. Si Boris Johnson (le maire actuel) est parvenu à mener à bien toutes sortes de projets avec brio, c'est grâce à Londres. Par exemple, il a arrêté le développement de Heathrow et a amené les gens à réfléchir sur l'opportunité d'un aéroport différent. Il n'a aucun pouvoir sur ces questions mais il est entendu parce qu'il est une voix importante.

RGP// Qu'entendez-vous exactement par organisation légère ?

LD// Nous avons délégué à Londres le plus grand nombre possible des activités de l'administration centrale. Cela s'inscrit dans un processus de longue haleine qui est toujours difficile car les fonctionnaires nationaux ne veulent pas déléguer leurs pouvoirs aux fonctionnaires locaux. Globalement, les gens ne souhaitent pas que tout soit géré par une administration centrale parce qu'ils pensent qu'elle est un peu éloignée d'eux. Et la personnalité du maire compte énormément : les gens n'élisent pas une personne pour gérer la ville, ils l'élisent pour la représenter.

RGP// Pensez-vous que nous puissions bénéficier de cette expérience à Paris ?

LD// J'ai vu Londres devenir une plus grande ville mondiale que Paris. Paris disposait de quelques atouts, notamment culturels, qui étaient supérieurs à ceux de Londres. Mais elle s'est laissée distancer. Londres a accepté d'évoluer beaucoup plus rapidement. Le Shard en est un bon exemple, comme Le London Eye, la grande roue de Ferris, un projet entièrement privé dont j'ai donné le permis de construire provisoire, en tant que ministre de l'Environnement, contre l'avis de tous les fonctionnaires. En revanche, à Paris, je ne suis pas sûr qu'un projet comme la tour Eiffel pourrait s'élaborer aujourd'hui.
En fait, la mentalité londonienne est beaucoup plus proche de l'esprit du XIX^e^ siècle, où tout était possible.

RGP// C'est pourtant à Paris que l'on attribue cette nostalgie du XIX^e^ siècle…

LD// Je fais partie de ceux qui ne se prosternent pas sur la tombe du baron Haussmann. Il a fait plus de mal que de bien parce qu'il a interrompu l'évolution naturelle de la ville. Nous devons constamment inventer de nouvelles choses et faire émerger des idées neuves parce que c'est ainsi que notre système fonctionne.
Paris devrait s'appuyer sur ses vrais atouts et d'abord sur la culture. John Major pensait que le vrai problème des Britanniques, c'était de ne jamais avoir inventé un moyen de financer la culture alors que les Français étaient prêts à le faire par l'intermédiaire de l'État. Nous avons dû mettre en place un système de collecte de fonds qui puisse financer les projets culturels, mais pas par l'intermédiaire de l'État. C'est pourquoi la loterie nationale a été créée. Elle a permis de financer la culture, le sport et le patrimoine national.

RGP// Il semble que Londres sache tirer parti du secteur privé ?

LD// Nous avons un nouveau métro et l'ensemble de la ligne est financé par le secteur privé. Et, bien entendu, le secteur privé finance en grande partie le coût du projet *Cross Rail** parce que nous avons mis en place un impôt spécifique : si les contribuables et les entreprises tirent profit de ce métro ils doivent participer à son financement.

RGP// Cela a-t-il marché aussi sur les questions environnementales ?

LD// Nous sommes à peu près tous d'accord sur les questions environnementales. Mais ne croyez-vous pas que tout le monde est d'accord sur l'environnement ? La question ne se pose pas, n'est-ce pas ?
Nous assistons à un véritable changement. Oliver Letwin (ministre chargé de la politique gouvernementale) a fait un grand discours juste avant les dernières élections sur l'importance de la beauté. Aucun homme politique britannique, et certainement pas de droite, n'aurait parlé ainsi il y a dix ans. Malgré notre état d'esprit très anti-intellectuel et philistin de façade, et contrairement aux Français, nous avons toujours eu une passion pour les arbres, les jardins et les parcs dont tout le monde doit pouvoir profiter.

RGP// Cela explique cette conception très particulière du service public en Grande-Bretagne ?

LD// Pourquoi, par exemple, les océans subissent-ils autant de dégradations ? C'est parce que les poissons n'appartiennent à personne. S'ils appartenaient à quelqu'un, alors vous pouvez être certain qu'on les protégerait (c'est d'ailleurs le cas dans les eaux territoriales !). J'ai bien peur qu'en vérité, si une chose n'est la propriété de personne, on n'en prend pas soin. Pourquoi les gens font-ils des graffitis sur les biens publics ? C'est parce que ça n'est pas à eux. Alors il faut trouver un moyen de protéger ces espaces. Si nos parcs sont maintenant aussi bien entretenus, c'est parce qu'en fait ils appartiennent de plus en plus à la communauté. ◆

« PARIS DEVRAIT S'APPUYER SUR SES VRAIS ATOUTS ET D'ABORD SUR LA CULTURE. »

*Le Cross Rail est un réseau ferroviaire de type réseau express régional (RER) qui doit desservir le Grand Londres à partir de 2017. Il comprend trois lignes en forme de X passant par le centre-ville.

GREATER LONDON CALLING SUMMARY

«Greater London as a concept works because people already felt like they were from London - even on the very outskirts, although people who live in such places also like to feel that they are a little bit in the countryside too. What we've done is to increase the powers of the localities.
The mayor of London only addresses the issues that really concern London, like transportation or the Olympic Games, which Londoners don't feel they concern their village. To capture the connection between the spirit of a city and its organisation, you must remain light and uncomplicated. In London, we have devolved locally as much as we can National Government activities. Globally, people would rather avoid the situation where a central authority manages everything because they often feel it has too little connection with them. London has been willing to change much more rapidly than Paris. The Shard building is a good example, like the London Eye.
In fact, the spirit in London is much closer to the spirit in the XIXth Century, which is : "you can do it."
That's why London seems to take good advantage of the private sector. London has a new underground, Cross Rail, similar to the RER in the Paris Region, which is being paid for by the private sector. Of course, the private sector is paying much of the cost because we've invented a sort of tax, which says that if you or your business is going to benefit from the line, you have to pay something towards it.»

J.O. 2012, levier d'attractivité et de (re)développement urbain

Vitrine éphémère, les jeux Olympiques sont l'opportunité d'afficher l'attractivité de Londres et d'engager son renouvellement urbain vers l'Est. Avec Athènes en contre-exemple, l'œil rivé sur le rôle de catalyseur des infrastructures et équipements et leur usage à long terme, les responsables ont porté une attention particulière au "legs", au-delà des attentes du Comité olympique international d'une «*utilisation durable des sites olympiques par les villes d'accueil et leurs communautés*».

JEAN AUDOUIN, JOURNALISTE

Établi en concertation, le Legacy Masterplan Framework/LMF (2009) a défini une stratégie flexible évolutive en trois séquences: les jeux proprement dits (préparation du site, infrastructures, équipements pour les compétitions), après fermeture du site au public, la transformation (2012–2014, transfert des structures temporaires, ajustement du parc olympique, préparation des sites à aménager), le legs (2015–2031).
Au sein des six secteurs de Thames Gateway (80 000 ha, aujourd'hui 1,5 million d'habitants et 600 000 emplois de part et d'autre de la Tamise), étaient distinguées des zones d'opportunité, d'intensification, et/ou de régénération. Les investissements nécessaires aux J.O., catalyseurs du site et des quartiers environnants, visaient à « *transformer un événement en un morceau de ville* », décrit Steven Tomlinson (ODA)*. Non loin de Canary Wharf, à cheval sur plusieurs borough aux politiques divergentes, le site des jeux (un tiers de celui de Pékin) cumulait friches, squats, maîtrise foncière éclatée, pollution, équipements sociaux insuffisants, population peu formée... De barrière, la rivière Lea est devenue lien tandis que la Lower Lea Valley s'enrichissait de six nouveaux quartiers. Arrière-plan vert des jeux, le parc olympique, centre géographique et d'activités, unifie plusieurs zones marginales des borough pour composer un nouvel espace de loisirs et de biodiversité sur 2,5 km^2, ludique en partie sud (jardins riverains, cafés, espaces événementiels) et davantage écologique en partie nord avec un grand parc urbain aquatique.

ANTICIPER L'APRÈS J.O.

Enjeu majeur, le recyclage des équipements au sein du parc olympique en fait le pivot d'un futur domaine consacré aux loisirs et aux sports. Sur son "île", le stade olympique verra sa capacité de 80 000 places réduite, après démontage de l'anneau supérieur, à 25 000 sièges pour une utilisation sportive, culturelle ou associative pérenne. De même, le centre aquatique perdra ses deux "ailes". Les 2 800 logements du village olympique, rebaptisé East Village, deviendront "abordables" et privés ; situés à 7 mn de St. Pancras par navette à haute vitesse (25 000 passagers par heure), maillon essentiel de l'héritage, ils jouxteront Westfield Stratford City, le plus grand centre commercial et de loisirs d'Europe (300 magasins, 50 restaurants, 17 cinémas, 500 000 m^2 de bureaux...). À l'ouest du parc olympique, conformément aux engagements de Londres, un centre énergétique doté d'une chaudière à biomasse et d'une centrale au gaz naturel, fournit électricité, chauffage et refroidissement aux bâtiments et aux futurs habitants.
Au vu des réalisations, le gouvernement de David Cameron a doublé le budget des cérémonies des jeux, « *une occasion unique de présenter le meilleur de notre pays à 4 milliards de personnes dans le monde entier, les incitant à revenir ici en touriste, à y faire des affaires et à y dépenser de l'argent* », a souligné à la BBC Hugh Robertson, ministre des Sports et des jeux Olympiques.
Les retombées maximisées des J.O. 2012 met Londres en bonne place sur le podium en matière de renouvellement urbain et d'attractivité internationale.◆

* L'Olympic Delivery Authority (ODA) instituée par le London Olympic and Paralympic Games Act 2006 réalise les infrastructures et équipements nécessaires aux jeux. Autorité administrative (NDPB/non-departmental public body) dépendant du Ministère pour les Jeux, elle bénéficie des financements provenant du Gouvernement (67 %), de la Loterie (23 %) et de Londres (GLA & LDA, 10 %). Sur 9,3 Mds £ de financements publics, le coût final du programme de construction, des infrastructures et des transports serait de 6,865 Mds £ (8,710 Mds €).

LIENS UTILES*

LES BASES
www.societedugrandparis.fr
www.ateliergrandparis.com
www.ville.gouv.fr
www.parismetropole.fr
www.villemondeviedequartier.com
www.iledefrance.fr

LES RÉFÉRENCES
www.uvsq.fr
www.francebenevolat.org
www.lyceelecorbusier.org
www.paris-sorbonne.fr
www.unicaen.fr
www.mairie-deauville.fr
www.coeurcotefleurie.org
www.ecobouquetot.free.fr
www.mantesenyvelines.fr
www.valdereuil.fr

LES DOSSIERS
www.insee.fr
(mot clé : démographie idf)

LES AGENCES D'URBANISME
www.aurh.asso.fr
www.aurbse.org
www.aucame.fr
www.audas.fr
www.apur.org
www.iau-idf.fr

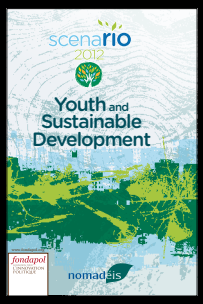
LES FACS / LES ÉCOLES
wwww.univ-paris1.fr
www.dauphine.fr
www.college-de-france.fr
http://ifu.univ-mlv.fr

À SUIVRE...
studyka

www.studyka.com/ct-challenge

Comment voyez-vous la « ville demain »? C'était la question posée aux étudiants du monde entier dans le cadre du concours Studyka avec Descartes Développement, l'agence du cluster ville durable du Grand Paris. Réponse mi-octobre avec les lauréats choisis par les partenaires: Advancity, Veolia Environnement, SNCF, Geodis, JC Decaux et Bouygues.
www.descartesdeveloppement.fr

*sélection non exhaustive et renouvelée à chaque édition.



Scenario 2012
Nomadéis, Fondapol
www.scenario2012.org

Eau et logement, une priorité pour la jeunesse

Vers un autre modèle de croissance et plébisciter une réponse planétaire aux enjeux du développement durable, des jeunes du monde entier se sont prononcés pour un autre modèle de croissance dans le cadre de l'opération ScenaRio 2012. En préparation de Rio+20, Nomadéis et Fondapol ont interrogé 30 000 jeunes de 16-29 dans 30 pays sur 5 continents, et 100 personnalités engagées représentant 10 sphères d'influence (dont Gro Brundtland, Jeremy Rifkin, Brice Lalonde...). ScenaRio 2012 dresse un portrait inédit de la jeunesse mondiale sous l'angle de son rapport au développement durable : ses choix, ses aspirations, ses craintes, sa perception de la mondialisation, ses valeurs. L'eau et le logement ressortent comme des préoccupations prioritaires en matière de services urbains. Le projet, parrainé par S.A.S. le Prince Albert II de Monaco, a obtenu le soutien des Nations unies, de la Francophonie et de 4 entreprises (CDC, EDF, Saint-Gobain, Veolia Environnement).
Les premiers résultats sont résumés dans une publication multilingue disponible sur www.scenario2012.org

La ville en filigrane

L'édition de mai/juin 2012 de la revue *Urbanisme* consacre son dossier à la ville financiarisée. Pour Antoine Loubière le rédacteur en chef, *"Le point de départ de ce dossier n'est pas les formes urbaines ou la disparition de l'espace public, mais les mutations du financement de la fabrique urbaine avec l'apparition de nouveaux acteurs"*.

Revue Urbanisme n° 384
La ville financiarisée, dossier coordonné par Renaud Le Goix et Ludovic Halbert.

La jaune et la rouge

La revue mensuelle des anciens élèves et diplômés de l'École polytechnique consacre le dossier de son numéro de juin/juillet 2012 au Grand Paris, sous le thème des territoires, espaces d'anticipation.
Savoir + : www.lajauneetlarouge.com

À SUIVRE… LE GRAND PARIS DE L'INNOVATION